

**CESED – CENTRO DE ENSINO SUPERIOR E DESENVOLVIMENTO
FACISA – FACULDADE DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
CURSO DE BACHARELADO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

MARIHANA S. CIRNE TAVARES

**REDEFINIÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO E REDESENHO DO ESPAÇO
PÚBLICO DA RUA MACIEL PINHEIRO EM CAMPINA GRANDE**

CAMPINA GRANDE – PB

2015

MARIHANA S. CIRNE TAVARES

REDEFINIÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO E REDESENHO DO ESPAÇO
PÚBLICO DA RUA MACIEL PINHEIRO EM CAMPINA GRANDE

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como pré-requisito para a obtenção do título de
Bacharel em Arquitetura e Urbanismo, pela
Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas.

Área de Concentração: Intervenção Urbana

Orientadora: Aída Paula Pontes de Aquino

Campina Grande – PB

2015

Dados Internacionais de Catalogação na publicação
(Biblioteca da Facisa)

XXXXXX

Tavares, Marihana S. C.

Redefinição do uso e ocupação do solo e redesenho do espaço público da Rua Maciel Pinheiro em Campina Grande / Marihana S. Cirne Tavares -- Campina Grande, 2015.

Originalmente apresentado como Trabalho de Conclusão de Curso de bacharel em Arquitetura e Urbanismo do autor (bacharel – Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas, 2011).

Referências.

1. Biblioteca. 2. Livros. 3. Leitura. 4. Educação. I. Título.

CDU-XXXXXXXXXX

Trabalho de Conclusão de Curso, Redefinição do uso e ocupação do solo e redesenho do espaço público da Rua Maciel Pinheiro em Campina Grande, apresentado por Marihana S. Cirne Tavares, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo outorgado pela Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas de Campina Grande - PB.

APROVADO EM: ____/____/____

BANCA EXAMINADORA:

Prof. da Facisa Aída P. Pontes de Aquino, M.^a

Orientadora

Prof. da Facisa, Danilla Alves Andrade

Examinador Interno

Examinador Externo

Em memória do meu bisavô,
Heronides da Costa Cirne.

“Quando as ruas não possuem olhos
tornam-se inseguras.”
(JACOBS¹, 2000)

¹ JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

Agradecimentos

A Deus, pela sua imensa soberania em ter me dado uma vida a qual sou livre nas minhas escolhas e, através delas, utilizando Ele como meu ponto de equilíbrio, fui abençoada pela vontade de seguir em frente, conseguindo chegar até aqui;

Aos meus Pais, José Tiago Tavares e Maria das Dores Cirne Tavares, por terem me ensinado, durante toda a vida, os valores necessários para se viver em sociedade, dando-me também todo o suporte para a educação, desde pequena até hoje;

Aos meus irmãos, Manuella Cirne Tavares Guimarães e Fábio Cirne Tavares, e aos cunhados, Narciso Virgínio Guimarães Júnior e Ilana Cirne Caetano, por acreditarem em meu potencial e estimularem sempre o meu aprofundamento nos estudos durante todo o percurso;

Ao meu primo e admirado professor, José Diego Cirne, pelo companheirismo e paciência nas leituras dos meus escritos;

À minha tia, Heliani da Costa Cirne, por ser uma amiga acima de tudo, aconselhando-me em toda ocasião da minha vida, e ao restante dos meus familiares por todo apoio durante a minha formação;

Ao amigo e fotógrafo Maurício Araújo Ferreira, pela disponibilidade em ir comigo algumas vezes no local de intervenção deste trabalho e fazer os devidos registros necessários para a elaboração da minha proposta, através das perspectivas ditas;

Aos meus amigos, principalmente os de infância e os da graduação, por além de me apoiarem nas decisões mais importantes da minha vida, estarem ao meu lado em todo e qualquer trabalho acadêmico, ouvindo e acompanhando as lutas diárias sobre os ideais os quais acredito;

Ao LabRua (Laboratório de Rua), coordenado por Aída Paula Pontes de Aquino, o qual tenho imenso prazer em fazer parte desde a sua origem, em 2015, e à contribuição de todos os outros membros e pesquisadores nos diagnósticos feitos através da pesquisa de campo;

À minha orientadora e amiga, Aída, por todas as valiosas informações e conhecimentos, transmitidos através do nosso convívio dentro e fora da sala de aula, os quais me fizeram perceber que, por mais que a maioria nos diga o contrário, não é utopia querer uma cidade melhor se lutarmos pelo que acreditamos;

À Faculdade de Ciências Sociais e Aplicadas – Facisa e toda a sua equipe, principalmente aos professores do curso de Arquitetura e Urbanismo, pelos ensinamentos e por nos fazerem visualizar, a cada período, as áreas as quais nos identificamos e todas as possibilidades que existem na carreira do profissional desse âmbito;

Aos Arquitetos para os quais trabalhei como estagiária, por todos os ensinamentos, além da experiência adquirida sobre o dia a dia do profissional;

Em especial, ao meu bisavô, Heronides da Costa Cirne, que, quando em vida, acrescentou em tanto para as construções e arquitetura da cidade de Campina Grande e me fez acreditar na união do que temos de mais aguçado em nossa família (a literatura, a música e a arte), resultando no prazer em fazer parte do meio da Arquitetura e Urbanismo;

E, por fim, agradeço a todos que direta ou indiretamente colaboraram para a elaboração deste trabalho de conclusão de curso.

Resumo

A ocupação do espaço público é uma pauta frequente no meio do Urbanismo. Atualmente, devido à falta de planejamento urbano, as cidades vêm sofrendo não apenas com os efeitos do crescimento desordenado, mas também com a falta de regras organizacionais das diferentes zonas existentes dentro de um município, acarretando problemas como segregação, exclusão social e espacial, além da desvalorização dos espaços já existentes e que fazem parte da história do lugar. Consequentemente à ausência de aspectos referentes ao planejamento urbano, os espaços públicos têm se transformado em palco da violência, do abandono e da desertificação. Este estudo investiga a Rua Maciel Pinheiro, localizada no bairro do Centro na cidade de Campina Grande, Paraíba, e o fato de existir diferentes tipos de movimentação na via, que varia de acordo com o turno. Analisou-se aspectos como os usos das edificações, a densidade de veículos existente no local e a desvalorização do pedestre e de alguns elementos que promovem a ocupação e permanência das pessoas num espaço público. Constatou-se que a Rua Maciel Pinheiro apresenta características que promovem uma movimentação conturbada, nos turnos da manhã e tarde, e desertificação no turno da noite. Para tornar a via um espaço ocupado durante os três turnos, propôs-se um projeto de intervenção visando a redefinição do uso e ocupação do solo e o redesenho do espaço público da Rua Maciel Pinheiro, percebendo, após a conclusão da proposta, que é possível transformar espaços ociosos em espaços de convivência confortáveis e utilizados pela população, desmistificando a ideia de insegurança generalizada e se tornando palco da vigilância natural das pessoas.

PALAVRAS-CHAVE: Ocupação. Espaço público. Pedestre. Vigilância natural.

Abstract

The occupation of the public space is a frequent subject in the Urbanism field. Nowadays, due to the lack of urban planning, the cities have been suffering not only with the effects of sprawl, but also with the lack of organizational rules of the different zones in a city, bringing up problems such as segregation, social and spatial exclusion and the depreciation of the preexisting places that are part of the city's history. Consequently to the absence of aspects regarding urban planning, the public spaces have become synonym of violence, abandonment and desertification. This study investigates Maciel Pinheiro Street, located in Campina Grande's downtown, Paraíba, and the reasons why there are different kinds of movement in the route, which varies according to the time of the day. It has been analyzed aspects like the uses of the edifications, the density of the vehicles passing through the street and the devaluation of the pedestrians and some elements that promote occupation and permanency of people in a public space. It was found that Maciel Pinheiro Street shows characteristics that promote troubled movement during the morning and afternoon shifts and desertification during the night shift. To turn the street into a busy place during the entire day, it was proposed an intervention project aiming the redefinition of the use and occupation of the soil and Maciel Pinheiro Street's public space redesign, noticing, after the proposal conclusion, that it is possible to transform empty spaces into useful and comfortable spaces for the community, demystifying the idea of general insecurity and becoming part of the natural people's surveillance.

KEY WORDS: Occupation. Public space. Pedestrian. Natural surveillance.

LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
CESED	Centro de Ensino Superior e Desenvolvimento
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAEP	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba
LABRUA	Laboratório de Rua
MPSC	Ministério Público de Santa Catarina
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano
SBCTRANS	Transporte Público de São Bernardo do Campo
SEPLAN	Secretaria Municipal de Planejamento
SPSS	Statistical Package for the Social Sciences (Pacote estatístico para as Ciências Sociais)
STTP	Superintendência de Trânsito e Transporte Público
UEPB	Universidade Estadual da Paraíba

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Pirâmide inversa do tráfego.....	29
Figura 2 – Nova Orla da Barra, Salvador - BA	31
Figura 3 – Sentidos e prédios altos	32
Figura 4 – Pelourinho, Salvador - BA.....	33
Figura 5 – Fachadas de condomínios fechados em Campo Grande - MS.....	34
Figura 6 – Fachadas das edificações na rua das Flores, Curitiba - PR	34
Figura 7 – Uma das vias de Haren, Holanda.....	35
Figura 8 – Uma das vias de Haren, Holanda antes e depois da remoção do sinal.....	36
Figura 9 – Gráficos comparativos sobre o espaço compartilhado.....	36
Figura 10 – Maciel Pinheiro em dia de feira na década de 20.....	39
Figura 11 – Esquina da Cardoso Vieira com a Maciel Pinheiro.....	40
Figura 12 – Fachadas da Rua Maciel Pinheiro na década de 50.....	40
Figura 13 – Área de delimitação do Centro Histórico de Campina Grande.....	41
Figura 14 – Bloco do antigo Cine Capitólio, Campina Grande - PB.....	43
Figura 15 – Fachada térreo na rua Maciel Pinheiro, Campina Grande –PB.....	44
Figura 16 – Desenho do piso no Recife antigo – PE.....	45
Figura 17 – Recife antigo – PE.....	46
Figura 18 – Parede como apoio na Rua Peregrino Carvalho, em Campina Grande –PB.....	47
Figura 19 – Assento primário no parque Evaldo Cruz, Campina Grande – PB.....	48
Figura 20 – Assento primário na rua Cardoso Videira, Campina Grande – PB.....	48
Figura 21 – Assento secundário em uma fachada na Av. Canal, Campina Grande – PB.....	49
Figura 22 – Café unindo pessoas no calçadão da Cardoso Vieira, em Campina Grande –PB....	50
Figura 23 – Cappuccino como pausa e como explicação.....	51
Figura 24 – Movimento OcupAçude no parque Evaldo Cruz, em Campina Grande – PB.....	52
Figura 25 – Movimento OcupAçude no parque Evaldo Cruz, em Campina Grande – PB.....	52
Figura 26 – Diagrama de localização da Times Square, Nova York.....	54
Figura 27 – Ocupação do espaço público da Times Square, Nova York.....	55
Figura 28 – Projeto do escritório Snohetta para a Times Square, Nova York.....	56
Figura 29 – Projeto do escritório Snohetta para a Times Square, Nova York.....	57
Figura 30 – Projeto do escritório Snohetta para a Times Square, Nova York.....	57
Figura 31 – Esquema do antes e depois da Times Square.....	58

Figura 32 – Diagrama de localização da rua das Flores, Curitiba.....	59
Figura 33 – Rua XV de Novembro ou rua das flores, em Curitiba - PR.....	60
Figura 34 – Zoneamento dos espaços na rua das Flores em Curitiba - PR.....	61
Figura 35 – Zoneamento dos espaços na rua das Flores em Curitiba - PR.....	62
Figura 36 – Apresentação - Interação do edifício com a rua das Flores, em Curitiba - PR.....	63
Figura 37 – Permanência das pessoas a noite, nos restaurantes rua das Flores, Curitiba.....	63
Figura 38 – Zoneamento dos espaços na Rua das Flores em Curitiba - PR.....	64
Figura 39 – Rua XV de Novembro ou rua das flores, em Curitiba - PR.....	65
Figura 40 – Rua XV de Novembro ou rua das flores, em Curitiba - PR.....	65
Figura 41 – Diagrama 1 de localização da Av. Monsenhor Tabosa, Fortaleza.....	66
Figura 42 – Diagrama 2 de localização da Av. Monsenhor Tabosa, Fortaleza.....	67
Figura 43 – Av. Monsenhor Tabosa em 2013.....	68
Figura 44 – Projeto de requalificação para a Av. Monsenhor Tabosa.....	69
Figura 45 – Projeto de requalificação para a Av. Monsenhor Tabosa.....	70
Figura 46 – Av. Monsenhor Tabosa antes e depois do projeto.....	70
Figura 47 – Projeto de requalificação para a Av. Monsenhor Tabosa.....	71
Figura 48 – Av. Monsenhor Tabosa após o projeto.....	71
Figura 49 – Av. Monsenhor Tabosa após o projeto.....	72
Figura 50 – Av. Monsenhor Tabosa após o projeto.....	72
Figura 51 – Idade dos entrevistados dividida em classes.....	79
Figura 52 – Renda mensal dos entrevistados dividida em classes.....	80
Figura 53 – Meio de transporte utilizado para chegar ao centro.....	81
Figura 54 – Onde estacionou o carro.....	81
Figura 55 – Percepção dos usuários da Rua Maciel Pinheiro.....	82
Figura 56 – Diagrama de informações gerais da localização.....	84
Figura 57 – Localização do bairro do Centro.....	85
Figura 58 – Localização do bairro da área de intervenção.....	86
Figura 59 – Edificações em art déco na rua Maciel Pinheiro.....	87
Figura 60 – Arrogância do espaço na Rua Maciel Pinheiro.....	88
Figura 61 – Arrogância do espaço na Rua Maciel Pinheiro.....	89
Figura 62 – Diagrama 1 com mapa da leitura do lugar.....	91
Figura 63 – Diagrama 2 com mapa da leitura do lugar.....	92
Figura 64 – Comparação entre os turnos na Rua Maciel Pinheiro.....	93
Figura 65 – Mapa de uso e ocupação do solo.....	94

Figura 66 – Edificação da Aluísio Calçados atualmente em desuso.....	95
Figura 67 – Mapa de cheios e vazios.....	96
Figura 68 – Cruzamento da Av. Floriano Peixoto com a rua Maciel Pinheiro.....	97
Figura 69 – Mapa do sistema viário.....	98
Figura 70 – Usuário pegando ônibus na Av. Floriano Peixoto.....	99
Figura 71 – Mapa de transporte público.....	100
Figura 72 – Estacionamento sem rotatividade da rua Maciel Pinheiro.....	101
Figura 73 – Mapa de estacionamento.....	102
Figura 74 – Ausência de arborização na Rua Maciel Pinheiro.....	103
Figura 75 – Mapa de vegetação.....	104
Figura 76 – O estado do mobiliário do <i>parklet</i> na Rua Maciel Pinheiro.....	105
Figura 77 – Mapa do mobiliário urbano.....	106
Figura 78 – Diagrama direcionando a rotação dos mapas.....	107
Figura 79 – Mapa relação entre o comportamento dos pedestres e o mobiliário urbano.....	109
Figura 80 – Fotomontagem das fachadas durante o dia - trecho da Rua Maciel Pinheiro.....	110
Figura 81 – Pessoa circulando no turno da noite na Rua Maciel Pinheiro.....	110
Figura 82 – Mapa da relação entre o comportamento dos pedestres e análise das fachadas...	111
Figura 83 – Mapa de zoneamento dos bairros, Campina Grande.....	112
Figura 84 – Diagrama de esquemas conceituais preliminares.....	120
Figura 85 – Esquema conceitual de fluxo.....	121
Figura 86 – Esquema conceitual do fluxo proposto.....	122
Figura 87 – Esquema conceitual do fluxo com espaços.....	123
Figura 88 – Comparação: Carro x Transporte público.....	124
Figura 89 – Esquema conceitual de estacionamento.....	125
Figura 90 – Esquema conceitual de uso e ocupação do solo.....	126
Figura 91 – Diagrama explicativo das edificações com atuais e novos usos mistos.....	127
Figura 92 – Atual situação do edifício da Aluísio calçados que está desativado.....	128
Figura 93 – Situação proposta para a edificação em desuso da Aluísio calçados.....	128
Figura 94 – Estado atual da antiga praça e o prédio da antiga livraria pedrosa.....	129
Figura 95 – Prédio da antiga livraria pedrosa.....	130
Figura 96 – Prédio de característica colonial coberto pela antiga livraria pedrosa.....	130
Figura 97 – Esquema sobre comportamento da antiga praça na Rua Maciel Pinheiro.....	131
Figura 98 – Atual situação do edifício da antiga livraria Pedrosa.....	132

Figura 99 – Situação proposta com retirada da edificação da esquina e retomada da praça...	132
Figura 100 – Esquema conceitual da vegetação.....	133
Figura 101 – Diagrama de distribuição da vegetação da rua Maciel Pinheiro.....	134
Figura 102 – Diagrama de distribuição da vegetação nas ruas do núcleo central.....	135
Figura 103 – Diagrama de manchas com o zoneamento geral.....	137
Figura 104 – Diagrama de zoneamento das ruas perpendiculares à Maciel Pinheiro.....	138
Figura 105 – Diagrama de funções da rua 1 – Manoel Cavalcanti Belo.....	139
Figura 106 – Diagrama de funções da rua 2 – Trecho da Cardoso Vieira.....	140
Figura 107 – Diagrama de funções da rua 3 – Trecho da Semeão Leal.....	141
Figura 108 – Diagrama de funções da rua 4 – Trecho da Monsenhor Sales.....	142
Figura 109 – Diagrama de funções da rua 5 – Trecho da Cardoso Vieira.....	143
Figura 110 – Diagrama de funções da rua 6 – Trecho da Semeão Leal.....	144
Figura 111 – Diagrama de funções da rua 7- Trecho da Monsenhor Sales.....	145
Figura 112 – Diagrama de funções da rua 8 – Trecho da Cardoso Vieira.....	145
Figura 113 – Diagrama de zoneamento da rua Maciel Pinheiro.....	147
Figura 114 – Secções longitudinais.....	149
Figura 115 – Secções transversais.....	150
Figura 116 – Diagrama dos espaços com imagem aquarela da rua Maciel Pinheiro.....	151
Figura 117 – Imagem aquarela do espaço com deque de madeira.....	151
Figura 118 – Espaço com deque de madeira e mesas de apoio a galeria de restaurante.....	152
Figura 119 – Diagrama com imagem aquarela da rua Maciel Pinheiro.....	153
Figura 120 – Imagem aquarela do espaço da praça retomado.....	153
Figura 121 – Espaço da praça retomado com apresentações e turistas.....	154
Figura 122 – Espaço da praça retomado com apresentações e turistas.....	155
Figura 123 – Diagrama com imagem aquarela do espaço em frente ao Hotel Majestic.....	156
Figura 124 – Imagem aquarela do espaço de convivência em frente ao Hotel Majestic.....	156
Figura 125 – Espaço em frente ao Hotel Majestic.....	157
Figura 126 – Diagrama com imagem aquarela do espaço em frente ao residencial Paloma... 158	158
Figura 127 – Imagem aquarela do espaço do cruzamento.....	158
Figura 128 – Imagem do espaço que fica no cruzamento entre as quatro quadras.....	159
Figura 129 – Diagrama com imagem aquarela do início da rua.....	160
Figura 130 – Imagem aquarela da cafeteria no início da rua Maciel Pinheiro.....	160
Figura 131 – Imagem do início da rua Maciel Pinheiro.....	161

Figura 132 – Imagem do início da rua Maciel Pinheiro.....	161
Figura 133 – Situação atual da rua Maciel Pinheiro.....	162
Figura 134 – Ensaio projetual da situação proposta para a rua Maciel Pinheiro.....	163
Figura 135 – Situação atual da rua Maciel Pinheiro.....	164
Figura 136 – Ensaio projetual da situação proposta para a rua Maciel Pinheiro.....	165

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Quadro resumo – Problemáticas, potencialidade e diretrizes.....	113
Quadro 2 – Quadro resumo - Programa de necessidades.....	119

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	21
2. REFERENCIAL TEÓRICO	24
2.1. PLANEJAMENTO URBANO.....	24
2.1.1 Novo Urbanismo.....	26
2.1.2 O espaço público.....	27
2.2. MOBILIDADE URBANA.....	28
2.2.1 Inclusão social.....	29
2.2.2 Pedestrianismo	30
2.2.3 A escala humana	31
2.3. O ESPAÇO COMPARTILHADO	35
2.4. CAMPINA GRANDE	37
2.4.1 A Rua Maciel Pinheiro	38
2.4.2 População flutuante.....	42
2.5. DIRETRIZES PROJETUAIS.....	42
2.5.1 Estratégias de uso e ocupação do solo	43
2.5.2 Redesenho da rua	45
2.5.3 Espaços de transição	46
2.5.3.1 Conforto e descanso.....	47
2.5.3.2 Cappuccino como pausa.....	49
2.5.3.3 Ocupação do espaço público.....	51
2.6. ANÁLISE DE PROJETOS CORRELATO	53
2.6.1 Times Square – Nova York	53
2.6.2 Rua das Flores - Curitiba	58
2.6.3 Av. Monsenhor Tabosa - Fortaleza	66
3. METODOLOGIA.....	73
3.1. CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA.....	73
3.2. CARACTERIZAÇÃO DO PÚBLICO ALVO	74
3.3. TIPOS, FONTES E NORMAS DE COLETA DE DADOS	74
3.4. ANÁLISE DOS DADOS E APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS	75
3.5. ÁSPECTOS ÉTICOS DA PESQUISA.....	75

3.6. DESCRIÇÃO GERAL DAS ETAPAS DA PESQUISA.....	75
3.6.1 Pesquisa de referencial teórico	75
3.6.2 Análise do lugar.....	76
2.6.3 Diagnóstico da área de intervenção.....	76
3.6.4 Análise de projetos correlatos.....	76
3.6.5 Programa de necessidades.....	76
2.6.6 Estudo preliminar	77
3.7 LEGISLAÇÕES UTILIZADAS.....	77
4. ESTUDOS E DIAGNÓSTICOS DO LUGAR	78
4.1 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA REALIZADA ATRAVÉS DE QUESTIONÁRIO.....	78
4.1.1 Dados gerais	79
4.1.2 Meio de transporte e estacionamento	80
4.1.3 A percepção dos usuários da Rua Maciel Pinheiro	82
4.1.4 Conclusão da análise dos dados dos questionários	83
4.2 ANÁLISE DO SÍTIO	84
4.2.1 Localização e caracterização	84
4.2.2 Justificativa da escolha da área de intervenção.....	87
4.2.3 Leitura do lugar	89
4.2.4 Uso e ocupação do solo	93
4.2.5 Cheios e vazios	96
4.2.6 Sistema viário.....	97
4.2.7 Transporte público	99
4.2.8 Estacionamento.....	101
4.2.9 Vegetação.....	103
4.2.10 Mobiliário urbano.....	105
4.2.11 O comportamento dos pedestres	108
4.2.12 Aspectos Legais	112
4.2.13 Problemáticas, potencialidades e diretrizes	113
5. MEMORIAL JUSTIFICATIVO.....	115
5.1 DIRETRIZES PARA A PROPOSTA.....	116
5.2 PROGRAMA DE NECESSIDADES	116
5.3 ESQUEMAS CONCEITUAIS PRELIMINARES	119
5.4 REORGANIZAÇÃO DO FLUXO.....	121

5.5 RETIRADA DOS ESTACIONAMENTOS.....	123
5.6 REDEFINIÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO.....	125
5.7 INSERÇÃO DE VEGETAÇÃO	133
5.8 DETALHES PROJETUAIS	136
5.8.1 Rua de ligação da Maciel Pinheiro com o entorno	137
5.8.2 Rua Maciel Pinheiro	146
5.8.3 Comparação	166
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	167
REFERÊNCIAS.....
APÊNDICES
ANEXOS

1. INTRODUÇÃO

Desde o princípio, as cidades foram locais onde pessoas, cada uma com a sua atividade rotineira, esbarravam-se de forma natural e se reuniam inevitavelmente em algum território público. A história da humanidade mostra que, a cidade era cenário de encontro de vidas, em que existia espaços de trocas entre os seres humanos e, conseqüentemente, uma relação de convivência entre eles. Com o passar dos anos, a evolução humana foi se transformando, baseada em sentimentos racionais, e, devido à expansão das cidades, o pensamento de contato pessoal foi sendo deixado de lado, dando prioridade a elementos que visam a facilidade de chegar rápido em lugares distantes.

A qualidade da vida urbana é diretamente proporcional à alma pública, composta pela mobilidade, segurança, sustentabilidade, beleza e, principalmente, pelas pessoas. O fato de, ao longo dos anos, a valorização de automóveis motorizados particulares ter aumentado é um reflexo da baixa qualidade dos espaços públicos. O ser humano desperta todos os dias com atividades pré-definidas e prontas para serem executadas. Ao sair de casa, uma pessoa tem em mente todos os seus planos e, estes, de toda forma, cruzam-se com os espaços públicos que as rodeiam, sejam eles grandes vias, pequenas ruas, praças ou parques. Todos têm direito aos espaços abertos e são eles que fornecem às cidades estruturas que as fazem nascer e permanecerem vivas, por isso devem ser bem planejados, seguros e cuidadosamente pensados para as pessoas.

A falta de planejamento urbano transformou lugares no mundo inteiro e reduziu a qualidade de vida pública. A cidade de Campina Grande, na Paraíba, também passou por um profundo processo transformador, o qual atingiu seus espaços de maneira brusca, desvalorizando, inclusive, o respeito pela visualização a partir da escala humana, bem como da arquitetura e patrimônio histórico da cidade. Vias as quais priorizavam o pedestre, por exemplo, foram se adaptando à nova forma de fluir pela cidade, tornando o carro um elemento quisto por todos e deixando de lado o fato da necessidade do convívio para a longevidade cidadina.

O ritmo do encontro é o ritmo da caminhada e o fluxo que a caminhada gera faz das calçadas lugares movimentados e seguros. De acordo com os fatos mencionados nos parágrafos anteriores, fica claro que a falta de espaços de qualidade, além da baixa qualidade do transporte público, faz com que as ruas tenham mais carros do que pessoas e, conseqüentemente, menos segurança, que é o principal motivo da população temer a utilização de lugares públicos, que são seus por direito. É necessário que uma cidade seja desenhada pensando na pirâmide

hierárquica do urbanismo, priorizando o espaço para o pedestre, em primeiro lugar; depois o transporte mais leve, como a bicicleta; os que deslocam grande número de pessoas, como os transportes públicos e, por último, o transporte motorizado particular. Se esses pontos da pirâmide forem obedecidos com seriedade, oferecerão confiabilidade, conforto e dignidade aos usuários da cidade, que deixarão o temor de lado e sairão de casa para as ruas.

O medo de estar fora de casa usufruindo da cidade não está ligado apenas ao temor das pessoas de serem vítimas de algum crime, mas também é diretamente relacionado ao espaço público, pois a dinâmica urbana gera densidade de pessoas que dão a este a vitalidade, através da intensidade de circulação frequente em cada lugar, além da sensação de compartilhamento, inclusão, identidade e coexistência. O sentimento de pertencimento é o fator primordial da identidade e da diversidade da cidade, tornando-a mais humana como referencial que orienta o ser quanto cidadão.

Sabendo que existem maneiras de moldar uma cidade, entende-se, portanto, que o Arquiteto e Urbanista pode, em conjunto com ações de melhorias do poder público, tornar os espaços mais movimentados por pedestres e democrático a todos os usuários. Através de um bom desenho urbano, assim como espaços de convivência bem planejados, passa a existir uma vigilância natural nas ruas, a população se apropria dos ambientes e a comunidade o vigia de forma a gerar não só o aproveitamento do lugar, como também qualidade de vida, sendo fatores determinantes para o cenário citadino e sua vivacidade.

Uma das formas mais eficientes para revigorar uma cidade, tornando-a palco do urbanismo saudável, é redesenhar suas ruas estratégicas de forma a tornar o cotidiano da sociedade mais leve e menos cansativo, principalmente no trânsito. Com base nesse conceito, este estudo visa a intervenção urbana em uma das principais ruas do Centro da cidade de Campina Grande, a Maciel Pinheiro. A realidade atual desta rua se dispõe através de uma grande movimentação, que é dada principalmente pela intensidade do fluxo de veículos motorizados particulares, o que a deixa deficiente quanto às questões de mobilidade. A noite, a rua “morre” e dá lugar à insegurança e temor da população, isso acontece pelo fato da mesma ser uma via onde a maioria das edificações são de uso comercial ou de serviço, e, portanto, após o horário comercial, as pessoas a abandonam.

A rua Maciel Pinheiro faz parte do centro histórico da cidade de Campina Grande, suas edificações em art déco a tornam ainda mais importante. Porém, diante de tantos problemas urbanos ali presentes, as pessoas não enxergam de maneira clara essas edificações e, como consequência, não as valorizam. É necessário, portanto, que a rua revigore o seu valor e tenha

vida em todos os turnos, oferecendo à população a percepção da sua relevância para a evolução da história, bem como a visualização e apreciação em escala humana, de toda arte ali disposta.

Para tanto, o objetivo geral deste trabalho é a redefinição da função da rua Maciel Pinheiro e do seu desenho. Desta forma, busca-se desfazer a realidade que a rua vive, da mesma perder sua movimentação a partir das seis horas da noite, procurando estabelecer não só um fluxo de qualidade, como também a garantia da segurança da rua em todos os turnos. Levando em consideração alguns aspectos do entorno, o mesmo também esteve sujeito a intervenções, ajustando-se ao projeto proposto. Além de oferecer toda estrutura necessária para a intervenção, a pesquisa tem como objetivos específicos: levantamento dos dados de uso e ocupação do solo, bem como as frequências e os horários de movimento, analisar as fachadas e classifica-las em ativas e não ativas e observar o comportamento e percepção das pessoas em relação à mobilidade do lugar, através de entrevistas, que foram feitas pessoalmente após submissão e aprovação do questionário pelo comitê de ética do CESED, conforme a resolução 466/2012.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Os estudos que alicerçam a pesquisa proposta deste trabalho de conclusão de curso estão relacionados a grandes áreas, quais sejam as seções, Planejamento Urbano, Mobilidade Urbana, O espaço compartilhado, A rua Maciel Pinheiro, bem como as Diretrizes Projetuais necessárias e a Análise de Projetos Correlatos. Aspectos relevantes relacionados a esses campos de estudo serão abordados nas subseções que seguem.

2.1 PLANEJAMENTO URBANO

É notório o fato de que, em diferentes aspectos, algumas ações da vida do ser humano necessitam de planejamento. Para que um indivíduo consiga atingir objetivos desejados, com qualidade, ele precisa organizar diversos fatores importantes e se submeter a cumprir com disciplina o que foi determinado. Dessa forma, sabendo que o ambiente urbano envolve diretamente a vida de inúmeros indivíduos e de toda uma sociedade, a curto, médio e longo prazo, as cidades também demandam de um planejamento, o qual tem o dever de saciar a todos os itens que as envolvem.

O planejamento urbano tem como objeto de estudo a cidade, sendo esta considerada tanto em relação às suas características físicas quanto sociais, econômicas e culturais, tal como defende Wilhelm (2013):

O objetivo do planejamento urbano é analisar criticamente a realidade do espaço da vida urbana, oferecer uma visão desejável e possível, propor e instrumentar uma estratégia de mudança. Esta estratégia deveria ser acompanhada pelos instrumentos necessários para induzir e conduzir a alteração de realidade proposta (WILHEIM, 2013, p. 21).

Conforme Jacobs (2000), ao longo do tempo as cidades tomaram rumos diferentes quanto às questões de organização urbana. Antigamente, mais precisamente até a década de 60, a cidade era vista como um espaço de grande relevância para toda a sociedade e acreditava-se inteiramente em sua vitalidade. As pessoas iam às ruas e eram vistas tradicionalmente como peça chave do espaço público. Com o surgimento do modernismo, e o seu objetivo de romper os laços tradicionais, os urbanistas da época sofreram forte influência em seus traçados, seguindo a linha de pensamento que acreditava na cidade como uma máquina dividida por funções. Havendo, portanto, a separação de espaços comerciais e residenciais, bem como de outros usos, tal qual escolas, postos de saúde e praças.

Com a demarcação visível dos espaços, levando em consideração a colocação do uso e ocupação de cada edificação, localizados muitas vezes de forma incoerente com a vida cidadina,

surgiu a necessidade de veículos motorizados para o deslocamento das pessoas. Contudo, a valorização deste meio de transporte foi crescendo em conjunto à falta de conhecimento sobre os termos relacionados à estrutura da cidade. Os resultados disso tudo foram os longos anos de expansão urbana desordenada, a priorização de vias para os veículos motorizados, principalmente os particulares, e a falta do reconhecimento de que as estruturas físicas do meio urbano influenciam diretamente no comportamento humano e, conseqüentemente, na vida cidadina (GEHL, 2010).

Essas transformações que ocorreram ao longo da história mudaram o funcionamento das cidades, mas não significaram uma ruptura total no modo de intervenção do poder municipal. Da mesma forma que aspectos como educação e saúde, por exemplo, podem ser disciplinados através do poder público, a estrutura de uma cidade também. Sendo, portanto, inaugurado no Brasil, no final da década de 60, o setor específico que trata sobre o Planejamento Urbano na gestão. A missão foi disseminar institutos e departamentos por todas as cidades do país, com o objetivo de um desenvolvimento urbano equilibrado e integrado, de forma que a apropriação do espaço ocorra de acordo com as normas impostas. Com essas reflexões surgiram novos instrumentos para intervenção no espaço, como o Plano Diretor (ROLNIK, 1996). Tal como afirma Saboya (2008), o Plano Diretor tem a função de estabelecer normas e diretrizes que devem ser utilizadas como princípios para as decisões dos agentes que constroem e utilizam o espaço urbano, na direção de seus objetivos.

Após 11 anos do surgimento do Plano Diretor, o Congresso Federal aprovou a lei do Estatuto da Cidade, regulamentando o capítulo da política urbana (artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988). A Lei é responsável pelo cumprimento da função social de uma cidade, bem como da propriedade urbana, oferecendo novas concepções de planejamento, como um conjunto de intervenções possíveis sobre seus territórios. O Estatuto da Cidade está situado em três diferentes campos: a estratégia de uma gestão com voz popular participativa em processos de decisões sobre o destino da cidade, possibilidade de uma regularização das posses urbanas e os instrumentos voltados à indução do uso e ocupação do solo (ROLNIK, 2001).

Nos últimos cinquenta anos, o planejamento urbano vem sofrendo por ser uma difícil tarefa, principalmente após a desorganização gradual dos espaços dada até então. Porém, já existe uma percepção da importância do comportamento humano em conexão aos espaços públicos e planejamento da cidade, bem como informações do que pode e deve ser feito (GEHL, 2010). Em equivalência, algumas pessoas recusam-se a entender essa importância ou, na maioria das vezes, acham um pensamento utópico restaurar as tradições quebradas após o movimento modernista. O que precisa ser refletido é o fato da cidade ser um objeto de

modificação constante, sendo instável em diversos aspectos, não havendo um controle total sobre suas vicissitudes (LYNCH, 2006).

Contudo, tal como fala Jacobs (2000), o planejamento urbano e a reurbanização de uma cidade é algo de grande importância, lida com diversos fatores inerentes, requer análises detalhadas, macro e micro urbana, e capacita o urbanista a ter percepção de como a cidade funciona e quais são suas necessidades. De modo geral, há uma pequena conscientização de que a cidade é um grande cenário, composto pela vivência e inter-relações humanas, e que considerar as pessoas no espaço público é um fator essencial para a obtenção de cidades mais vivas, saudáveis, sustentáveis e seguras.

2.1.1 Novo Urbanismo

Segundo Howard (1998, apud MURGEL, 2010), em 1980 surge nos Estados Unidos o movimento Novo Urbanismo, voltado diretamente para o desenho urbano e sua maior influência se deu através de alguns padrões utilizados antes dos efeitos causados pela valorização do automóvel, tendo como princípio o resgate à qualidade de vida e aos tradicionais relacionamentos entre o homem e a cidade.

O movimento interessou profissionais de diversos campos de atuação e em 1993, segundo Costa (2007), aconteceu o primeiro congresso do Novo Urbanismo, nos Estados Unidos. Logo após esse encontro inicial, os profissionais continuaram seus encontros ano após ano, quando no congresso de 1996 assinou-se a Carta do Novo Urbanismo, por 266 profissionais e participantes do evento.

Nós defendemos a reestruturação das políticas públicas e práticas desenvolvimentistas que sustentem os seguintes princípios: as vizinhanças devem ser diversificadas em uso e população; devem ser projetadas para o pedestre como também para o carro; cidades grandes e pequenas devem ser conformadas por espaços públicos fisicamente definidos e universalmente acessíveis e por instituições de comunidade; os sítios urbanos devem ser moldados pela arquitetura do edifício e da paisagem, que celebram a história local, o clima, a ecologia, e a prática de edifício (Carta do Novo Urbanismo, 1996, apud COSTA, 2007).

A carta estabelece os princípios referentes à formação do espaço da cidade e o modo de organização dos sistemas regionais, com o intuito de: organizar as áreas centralizadas e descentralizadas para que não haja uma ocupação dispersa; utilizar estratégias de uso do solo envolvendo poucas distâncias e, conseqüentemente, comunidades compactas; estimular a participação populacional nas escolhas que diz respeito ao desenvolvimento urbano; valorizar os transportes públicos e, como embasamento para os itens anteriores, retomar o urbanismo tradicional quebrado no modernismo, no que se refere à organização das quadras. De fato, o

novo urbanismo depende de um planejamento urbano e regional qualificado e do interesse e envolvimento dos profissionais e comunidade como um todo (COSTA, 2007).

2.1.2 O espaço público

Uma das principais consequências do modernismo foi, além da valorização das vias para veículos motorizados e segregação dos espaços públicos, a baixa priorização destes como o principal local de encontro entre as pessoas que circulam dentro da cidade (GEHL, 2010). É fácil perceber que, dentro do ambiente urbano, existem inúmeras edificações que aprisionam o morador e dão a este a opção de não precisar sair de casa, o que é preocupante pelo fato de haver a autossuficiência e isolamento dos blocos. Jacobs (2000) fala que a cidade nada mais é do que um território tomado por cada cidadão para realizar suas atividades diárias. Portanto, se cada indivíduo se isolar em sua residência, os encontros não acontecem, não há movimentação nas ruas e a vida na cidade entra em risco.

Diante dos danos urbanos causados através dos longos anos sem se pensar nos espaços públicos, percebeu-se que as cidades haviam se transformado em ambientes monótonos: vias por todo lado, rios canalizados, alta densidade de veículos, pouca arborização e insuficientes áreas de convivência. A rotina de ir às ruas, antes de bastante frequência, e explorá-las tornou-se algo raro, uma vez que os espaços voltados aos pedestres foram diminuídos ou, na maioria das vezes, substituídos por elementos que priorizam o carro, como os estacionamentos.

Conforme Porada (2013), o espaço público deve ser olhado de forma mais aprofundada, de acordo com sua gestão e suas novas funções, as pessoas devem pensar nas ruas, nas praças, nos parques e na passagem urbana como um todo, apropriando-se culturalmente de todos esses lugares e, conseqüentemente tornando as cidades mais compactas, densas e seguras.

Dessa forma, Gehl (2010) listou alguns critérios os quais mostram que maior segurança requer melhores espaços públicos, sendo eles: a segurança para que os pedestres possam se locomover pelas ruas com a tranquilidade de não serem atingidos por algum veículo; a realização de atividades noturnas, contanto com a boa iluminação; áreas adaptadas à proteção das questões climáticas, como chuva, vento e calor, por exemplo; espaços atrativos para que os transeuntes sintam-se convidados a caminhar; espaços preparados para que as pessoas possam permanecer neles por maiores intervalos de tempo, contemplando as paisagens e seu redor; número de mobiliário urbano qualificado e equivalente ou maior à quantidade de indivíduos que frequentam determinado espaço; garantir paisagens visuais agradáveis ao público, para que este contemple diferentes perspectivas do meio urbano; desenho e mobiliário planejados de

forma a fomentar a interação social; possibilidade dos cidadãos se relacionarem com a estrutura da cidade, levando em conta a perspectiva dos sentidos da visão; utilizar o clima como uma potencialidade e espaços públicos com bons acessos e constante contato com elementos da natureza.

2.2 MOBILIDADE URBANA

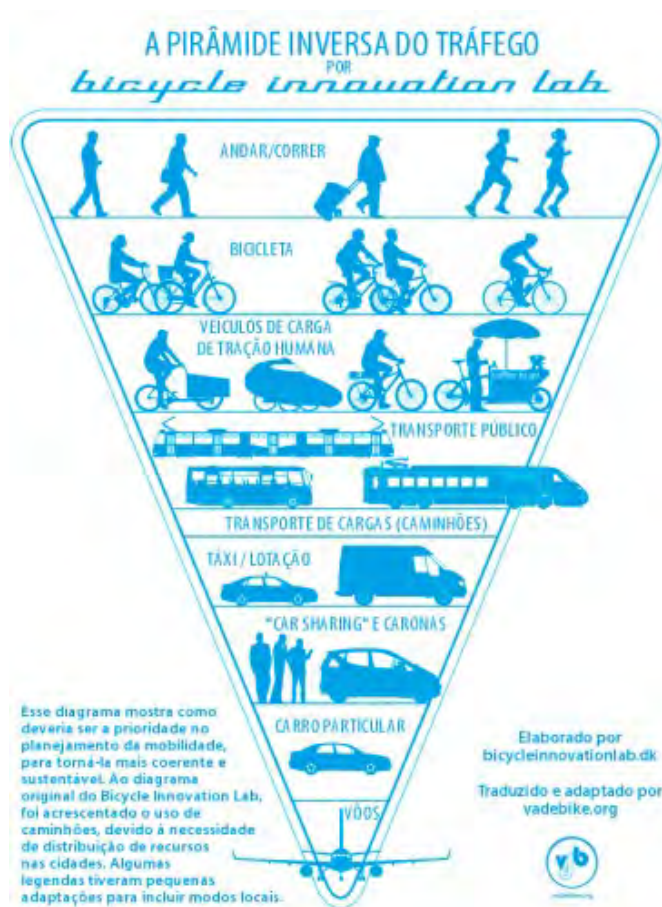
A Mobilidade Urbana é um tema de grande amplitude que envolve aspectos como a ocupação dos territórios, economia e escolhas políticas de um país e, sobretudo, questões relativas ao trânsito. Seu impacto sobre a qualidade de vida da população citadina ocorre de maneira direta e, portanto, deve-se pensar e agir de modo a garantir cidades em modelo sustentável. Desse modo, a Mobilidade Urbana é uma lei aprovada no ano de 2012 referente a tudo aquilo que se diz respeito ao deslocamento dos indivíduos dentro de meio urbano.

Lei Nº 12.587, de Janeiro de 2012: Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências (BRASIL, 2012).

Os principais pontos referentes à Lei sobre Mobilidade Urbana são: a priorização do transporte público e dos projetos que os envolvem; divulgação periódica dos valores pagos pelos usuários dos transportes; combater o transporte ilegal de passageiros; controle de acesso de veículos motorizados em locais determinados; definir espaços exclusivos para circulação dos transportes coletivos; descontos nas tarifas dados através das empresas de transporte público e a fiscalização de serviços de transportes públicos (NTU, 2013).

Diante disso, a Mobilidade Urbana se tornou um dos grandes desafios das cidades e, hoje, a evolução dos meios de transporte assumiu variáveis diferentes, dando margem para que outras estratégias sustentáveis e de crescimento tomem seu lugar (figura 1).

Figura 1 - Pirâmide inversa do tráfego.



Fonte: SBTRANS, 2012.

2.2.1 Inclusão social

A inclusão social da população em um meio urbano pode ser feita através de diversas maneiras, sendo, portanto, a principal delas a acessibilidade e o desenho universal. Conforme a ABNT 9050/2015, a acessibilidade é basicamente definida como sendo a condição de alcance das pessoas, bem como a possibilidade destas irem a um espaço público com segurança e autonomia para a utilização das edificações, dos mobiliários urbanos e dos elementos do espaço. Sendo dividida em dois diferentes tipos, a macroacessibilidade e a microacessibilidade. O primeiro tipo refere-se à facilidade de um indivíduo circular pela cidade, chegando de forma satisfatória e segura aos destinos desejados, independente do meio de transporte utilizado. Enquanto o segundo tipo refere-se à possibilidade de um indivíduo acessar, de forma prática, o transporte público, bem como de estacionar o seu veículo.

O espaço pode então ser considerado inclusivo a partir do momento em que é utilizado por todas as pessoas de modo prático e qualificado, integrando aspectos como calçadas, vias,

faixas de pedestres, passarelas, praças e estacionamentos, de tal forma que todos os indivíduos possam viver em sociedade. Porém, as estruturas de circulação brasileira apresentam grandes defeitos com relação aos indicadores de qualidade, que vão desde a falta de planejamento urbano até a falta de manutenção dos espaços.

O Decreto nº 5.296/04 (BRASIL, 2004), denominado Lei da Acessibilidade, regulamenta a implantação de projetos urbanísticos e arquitetônicos que atendam todos os princípios do desenho universal, utilizando como embasamento as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT 9050/2015). Portanto, a acessibilidade relaciona-se diretamente com a mobilidade, uma vez que esta refere-se aos deslocamentos da população em conjunto aos bens do espaço urbano, diante das necessidades da inclusão social urbana.

2.2.2 Pedestrianismo

Andar a pé ainda é o principal meio de deslocamento de muitos indivíduos e a importância da circulação dos pedestres no meio urbano, na maioria das vezes, é desconsiderada em planos de trânsito. A engenharia, ainda com resquícios do modernismo, é mais voltada ao atendimento das necessidades dos veículos automotores, desrespeitando através disso até mesmo as condições mínimas de infraestrutura que facilite a circulação dos pedestres. Sendo assim, os mesmos acabam por se afastar do espaço público ou, os que ainda persistem em apropriar-se deste, expõem a vida ao risco (DAROS – ABRASPE, 1997).

A ausência de conforto e a insegurança no trânsito margeia o domínio dos veículos automotores no meio urbano e, conseqüentemente, desprivilegia os pedestres em relação aos seus direitos, sendo, em decorrência, as maiores vítimas de trânsito no Brasil. Tal como afirma Abraspe (2009), o número de pedestres feridos em atropelamentos varia entre 14 a 16.000 por ano, sendo 45%, aproximadamente, afetados de maneira grave, somando-se 1.350 mortos em torno de 7000 pedestres feridos gravemente. Dessa forma, o indivíduo que anda a pé é caracterizado pela fragmentação e deficiência dos espaços, em função da desunião entre o planejamento urbano e a acessibilidade com a priorização e segurança dos pedestres.

Considerando o que foi refletido até então, o novo urbanismo é uma arma de grande relevância no processo de pedestrianismo, uma vez que um dos seus aspectos mais importantes é projetar áreas de conforto e prazer para os pedestres. Em alguns países, algumas cidades já colocaram os ideais do novo urbanismo em prática, como é o caso da Nova Orla da Barra em Salvador – BA (figura 2), e o resultado foi o prazer da convivência, dado através de ruas

projetadas para pedestres, que conectam diferentes praças, assim como aumentam a variedade e vitalidade em diversas áreas da cidade.

Figura 2 - Nova orla da barra, Salvador - BA.



Fonte: FERREIRA, 2014.

2.2.3 A escala humana

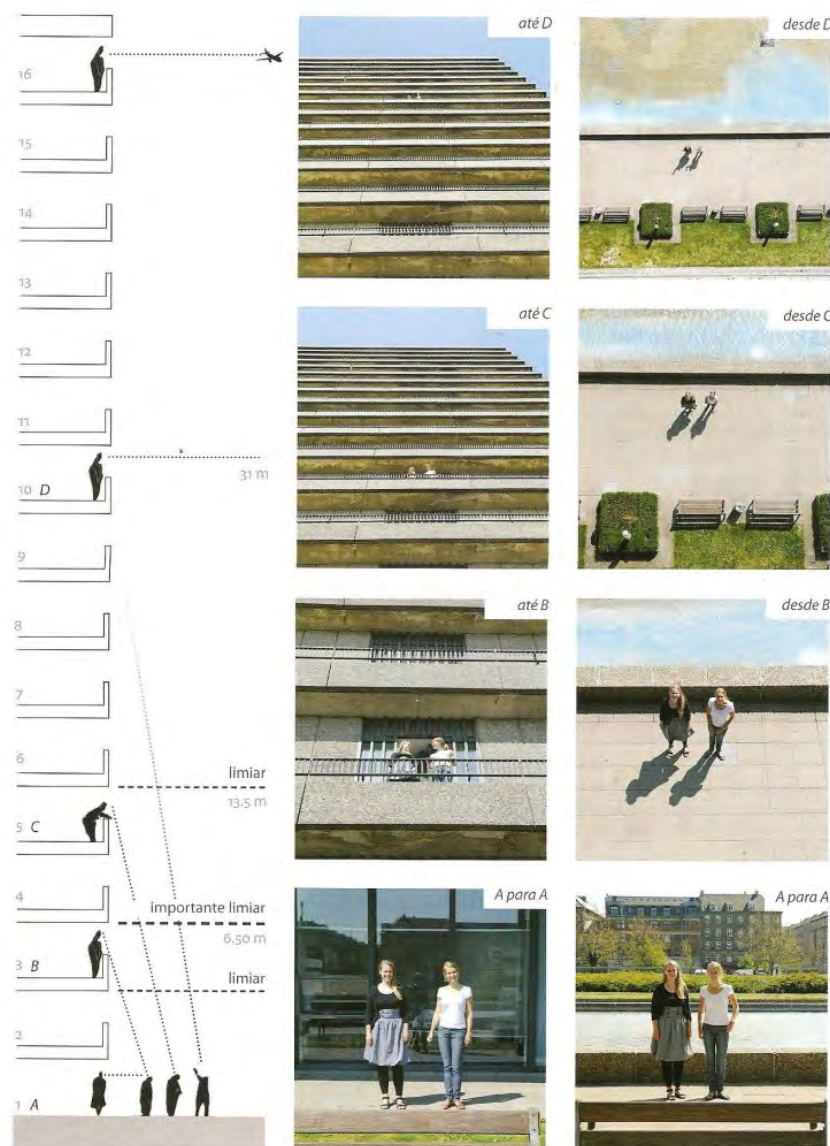
Para que as necessidades principais do meio urbano sejam atendidas com qualidade, seguindo todos os aspectos citados anteriormente, as cidades devem ser projetadas diretamente para as pessoas, tendo como ponto de partida o respeito à escala humana. Isso significa criar bons espaços para os pedestres, levando em consideração todas as limitações e as possibilidades dadas através do corpo humano. Os sentidos de distância, como a audição, visão e o olfato, bem como os de proximidade, tato e paladar, estão diretamente ligados à escala humana e o contato entre as pessoas, pois eles são ativados dependendo da distância existente entre os pontos referenciais e, naturalmente, geram a relação do homem com a cidade e os objetos que a envolve.

Tal como afirma Gehl (2010), a visão é o sentido mais desenvolvido do corpo humano e, através de alguns testes feitos por ele, concluiu-se que o limite do campo de visão humana é

a distância de até 100m, a qual ainda é possível perceber algumas pessoas em movimento. Quando se está a distâncias menores de 100m já é possível reconhecer os indivíduos, tendo percepções mais precisas, como o cheiro do perfume.

Os sentidos da visão foram desenvolvidos de forma que o indivíduo caminhe no plano horizontal, sem movimentar muito a cabeça para cima ou para baixo. Entretanto, diante da evolução e migração de pessoas do meio rural para o meio urbano de forma desordenada, ocorreram algumas verticalizações de blocos de moradias, comércios e serviços, distanciando cada vez mais a visão das pessoas da sua escala real. Muito embora, o contato entre os edifícios e a rua ainda é possível até o quinto andar (figura 3), sendo, portanto, os andares superiores, com visão direcionada para as nuvens e até mesmo para os aviões.

Figura 3 - Sentidos da visão e prédios altos.



Fonte: GEHL, 2010.

Uma vez que o campo de visão humana é horizontal, conclui-se que nas fachadas das edificações o térreo é o ponto estratégico para chamar a atenção das pessoas e convidá-las a entrar, assim como a continuarem usufruindo daquele determinado espaço.

Figura 4 - Pelourinho, Salvador – BA.



Fonte: CEBES, 2015.

Diante disso, as cidades só conseguem manter a sua vitalidade através da movimentação contínua do ritmo social e, portanto, o principal atributo para um distrito urbano mais próspero é que as pessoas percam o medo e sintam-se protegidas na rua, diante de tantos desconhecidos. Assim, sendo necessária a manutenção constante da segurança, dada através do poder público e seus instrumentos, não só o policiamento, mas também os mobiliários urbanos de qualidade e iluminação que permita a permanência das pessoas em diferentes turnos.

Com a valorização de espaços públicos de qualidade, em conjunto ao respeito com os aspectos que lidam com a escala humana, as pessoas passam a utilizar mais os lugares dentro da cidade, sentindo-se parte do meio urbano e se apropriando dele. Essa apropriação tem como consequência a vigilância natural dos indivíduos sobre a cidade, sendo estes os olhos da rua. Portanto, não apenas os espaços públicos, mas os edifícios também precisam manter a visualização entre o meio interno e externo, para que os olhos possam atuar com segurança. Tal

como afirma Jacobs (2007) para que haja a vigilância natural, as edificações precisam ter relação com a rua em suas fachadas.

Figura 5 - Fachadas de condomínios fechados em Campo Grande – MS.



Fonte: MOLINA, 2008.

Figura 6 - Fachadas das edificações na Rua das flores, em Curitiba – PR.



Fonte: Curitiba Guia, 2014.

2.3 O ESPAÇO COMPARTILHADO

Um dos maiores reflexos após o movimento modernista foi o modo de funcionamento do trânsito. Atravessar ruas e avenidas muitas vezes não é uma tarefa fácil para os pedestres e os ciclistas, uma vez que essas priorizam os veículos motorizados, principalmente os particulares. Essa ação requer mais atenção, já que em alguns lugares o espaço público não ajuda nas condições principais de segurança para os pedestres e também para os ciclistas.

Por conseguinte, pensou-se em democratizar o espaço para que assim este possa atender os diferentes meios de transportes, seguindo a pirâmide inversa do tráfego (figura 1). Foi então que surgiu, no ano de 2004, conforme Delaqua (2012), o projeto Espaço Compartilhado, financiado em parte pela União Europeia para ser implantado na Alemanha, Bélgica, Dinamarca, Holanda e Inglaterra, apostando na mudança do desenho urbano e integrando as atividades humanas ao tráfego.

Figura 7 - Uma das vias compartilhadas de Haren, Holanda.



Fonte: DELAQUA, 2012.

Com relação à segurança do trânsito, o espaço compartilhado busca a redução do tráfego conturbado e intenso, resultando na integração de todos os usuários das vias, desfazendo a segregação que existe na maioria das cidades. Além disso, retirar a sinalização vertical é uma das principais diretrizes desse ato, fazendo com que o próprio desenho do piso e as locações dos mobiliários sejam projetadas estrategicamente para direcionar tanto os pedestres, como os ciclistas e os motoristas em geral.

Embora o modelo de espaço público seja atrativo, a maior preocupação se dá através da dúvida sobre a segurança de um lugar sem sinalização. Para clarear essa questão, em 2008 a Universidade Politécnica de Madrid realizou estudos sobre acidentes de trânsitos em algumas

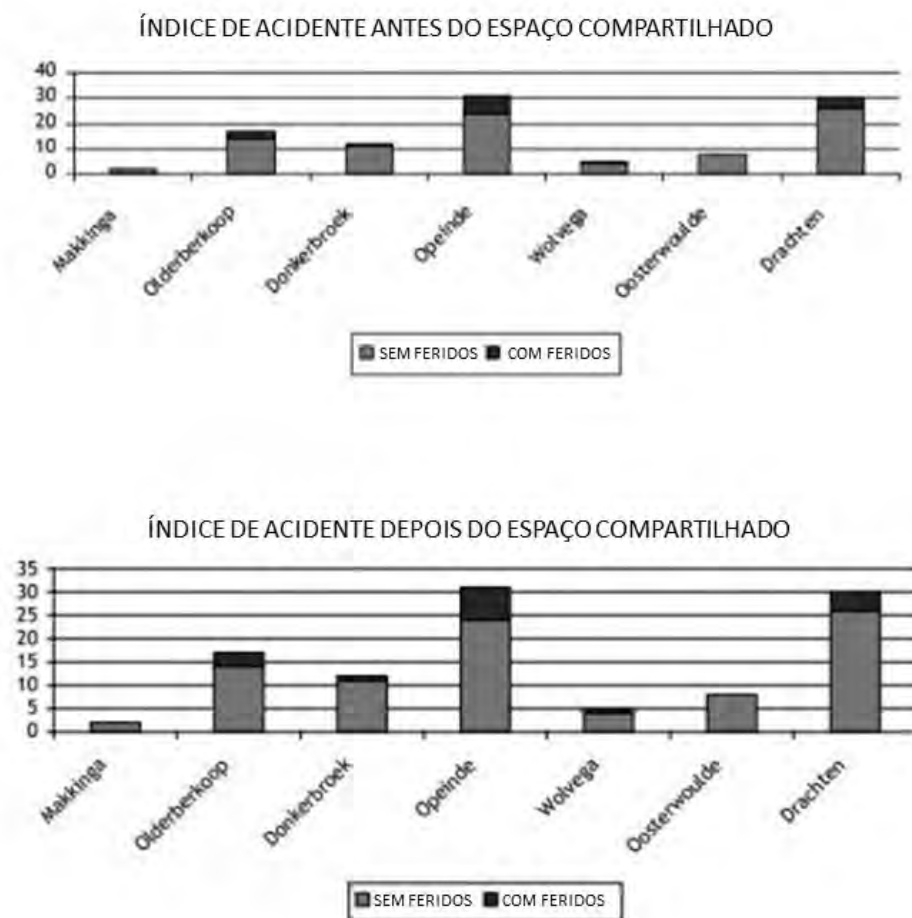
idades que haviam utilizado o modelo Espaço Compartilhado, como estratégia de interação, e os resultados foram positivos (figura 9), mostrando que o número de acidentes com indivíduos feridos diminuiu (DELAQUA, 2012).

Figura 8 - Via compartilhada em Haren, Holanda, antes e depois da remoção do sinal.



Fonte: DELAQUA, 2012.

Figura 9 - Gráficos comparativos de acidentes antes e depois do espaço compartilhado.



Fonte: DELAQUA, 2012, editado pela autora.

Essa teoria de um novo modelo de trânsito é uma das maiores armas para o planejamento urbano pensado no bem comum, pois estimula a crença de que cada usuário do espaço tenha um comportamento responsável e, conseqüentemente, resulta na eficácia da qualidade urbana em conjunto à segurança do lugar, sendo independente da convencional sinalização. E, alfm, para que o Espaço Compartilhado atue de maneira convicta e ordenada, é necessário seguir medidas como um cuidadoso desenho urbano que torna visível a integração e a organização da posição de cada usuário; as marcações claras do piso, eliminando a sinalização convencional e, principalmente, a utilização de uma mesma cota de nível para todo o ambiente compartilhado, eliminando a calçada e expandindo-a por todo o espaço, formando um verdadeiro calçadão.

2.4 CAMPINA GRANDE

A cidade de Campina Grande, localizada na Paraíba – Brasil, já foi palco de grandes destaques no país inteiro. Originada, no final do século XVII, de um pequeno povoado, transformou-se em vila no ano de 1790, e em cidade no ano de 1864. O município possuía um núcleo urbano limitado, contendo um total 731 edificações, delimitadas através de ruas e becos, e chegou ao final do século XIX conhecido como o principal centro comercial da Paraíba (CÂMARA, 1947, p. 79 apud QUEIROZ, 2008, p. 23).

De acordo com as descrições de Epaminondas (CÂMARA, 1943, p. 90-94 apud QUEIROZ, 2008, p. 24), as ruas de Campina Grande eram vazias, ocupadas por algumas tropas de burros que carregavam produtos em ascensão, como farinha, rapadura, algodão e, aos domingos, a pequena população que ali vivia se reunia ao redor da igreja Matriz e da Rua do Seridó.

Ao longo do tempo, a cidade foi crescendo em detrimento, principalmente, ao comércio de algodão e, com a modernização civilizadora dessa, os nomes populares, dados aos lugares mais utilizados pelo povo, foram mudados tomando como referência alguns personagens republicanos ou até mesmo alguns “heróis” locais (QUEIROZ, 2008, p. 23). No caso da Rua do Seridó, uma das mais aproveitadas daquele tempo, tornou-se Rua Grande e, posteriormente, Rua Maciel Pinheiro em homenagem a Luiz Ferreira Maciel Pinheiro (1839-1889), importante promotor público, juiz e jornalista da época (ARAÚJO; SOUSA, 2011).

De acordo com o historiador Josemir Camilo, da Universidade Estadual da Paraíba (UEPB), as primeiras tentativas de urbanização na cidade de Campina Grande ocorreram no governo de Lafayette Cavalcanti (1929 e 1932), responsável por iniciar o calçamento de toda a cidade. De 1934 a 1935, o prefeito atuante da época, Antônio Pereira Diniz, retomou o processo

de urbanização, iniciando com o projeto ‘bota-abixo’, demolindo os antigos prédios para construção de edificações consideradas modernas ou para abertura de novas vias.

O historiador Fábio Gutemberg realizou uma pesquisa para sua tese de doutorado sobre o projeto bota-abixo, na qual identificou que Pereira Diniz decretou, em 1934, o regulamento sobre as construções da área central da cidade, o qual ordenava que as casas térreas deveriam ser substituídas por prédios. A medida valia para as ruas João Pessoa, Marquês do Herval, Maciel Pinheiro, Monsenhor Sales e Cardoso Vieira e nas Praças João Pessoa, do Rosário e Epitácio Pessoa. Portanto, a partir de então só seria permitido construções com mais de um pavimento, principalmente nessas áreas mais visitadas.

Portanto, as mudanças que mais descaracterizaram o espaço da cidade ocorreram nas duas gestões de Vergniaud Wanderley. O seu primeiro mandato, em 1935, foi marcado pelo calçamento de inúmeras ruas e pela construção do Grande Hotel, onde atualmente funciona a Secretaria de Finanças da Prefeitura de Campina Grande, na Av. Floriano Peixoto. O objetivo do gestor era construir a edificação em art déco, como um símbolo de sua passagem pela administração de Campina Grande. Na sua segunda gestão, entre 1940 e 1945, realizou com mais intensidade o projeto ‘bota-abixo’, demolindo o antigo Paço Municipal e a Igreja do Rosário para abrir a avenida Floriano Peixoto, além de inúmeras casas no entorno da igreja e em outros pontos, liberando a passagem da via.

Vergniaud ainda ordenou que fossem afastados os bares de prostíbulos das áreas centrais da cidade e praticamente destruiu a antiga Rua Grande, atual Maciel Pinheiro, derrubando diversos casarões e pontos comerciais, o modelo adotado tinha como objetivo tirar a aparência de vila e adotar mudanças semelhantes as que ocorreram no Rio de Janeiro, em que os cortiços foram derrubados para “modernização” da cidade (MELO, 2014).

2.4.1 A Rua Maciel Pinheiro

Os primeiros movimentos empreendidos na rua Maciel Pinheiro, dado pelo prefeito Vergniaud, foi o alinhamento de todas as edificações, levando ao deslocamento uma praça que era locada no final da rua. A praça era centralizada por dois prédios sobrados, de características coloniais, mas, como forma de ajustar o seu desalinhamento, construiu-se, portanto, uma edificação em estilo décor, conhecida historicamente como Livraria Pedrosa, com o objetivo de escondê-los. Devido à falta de recursos para atender as burocracias requeridas após o ‘bota-abixo’, alguns moradores tiveram que abandonar a área central da cidade, perdendo em grande parte termos materiais, o que tornou a rua exclusivamente comercial (GUTEMBERG, 2002).

As sucessivas gestões, após Vergniaud Wanderley, continuaram o processo de urbanização da cidade, porém não tão rigorosamente. De fato, ele foi o gestor mais radical que Campina Grande teve, descaracterizando os espaços e tentando modernizar ao máximo aquilo que considerava esteticamente inapropriado para a elite campinense.

Na década de 70 foram criados alguns calçadões na cidade de Campina Grande, sendo o primeiro denominado Calçadão Cardoso Vieira, inaugurado pelo prefeito Evaldo Cruz e logo após, no ano de 1982, na gestão de Enivaldo Ribeiro, os calçadões foram expandidos abrangendo também a rua Maciel Pinheiro, Semeão Leal e Venâncio Neiva². Ao longo do tempo, esses calçadões foram tomados pelo comércio ambulante, quando Félix Araújo, em sua gestão na década de 90, decidiu retirá-los e reabrir os calçadões as vias para a circulação de veículos, sobrando apenas como calçadão o pequeno trecho da atual rua Cardoso Vieira (ARAÚJO; SOUSA, 2011). Ao final da década de 90, último mandato do Prefeito Cássio Cunha Lima, realizou-se a última intervenção nessa área, até então, através do programa intitulado Campina Déco. O programa era referente à associação de intervenções na infraestrutura de redes de telefone e energia, mobiliário urbano, calçadas novas, relocação dos ambulantes e promovia, junto aos comerciantes, a recuperação das fachadas remanescentes do período Déco (ROSSI, 2010). A primeira rua a ser alvo das intervenções foi a Maciel Pinheiro.

Figura 10 - Maciel Pinheiro em dia de feira na década de 20.



Fonte: ARAÚJO, SOUSA, 2011.

² Não foram encontrados registros bibliográficos sobre algumas das ruas que pertencem à área do centro histórico, mas acredita-se que a área de calçadão abrangia todo o núcleo central da cidade.

Figura 11 - Esquina da Cardoso Vieira com a Maciel Pinheiro na década de 80.



Fonte: ARAÚJO, SOUSA, 2011.

Campina Grande constituiu, mais precisamente em meados do século XX, um grande acervo de edificações em estilo art déco, substituindo o estilo colonial que predominava anteriormente. A cidade, juntamente a outros lugares que adquiriram a art déco (figura 12), foi de grande importância representativa de tal momento da modernização arquitetônica no Brasil (QUEIROZ, 2010, p. 37).

Figura 12 - Fachadas da Rua Maciel Pinheiro na década de 50.



Fonte: ARAÚJO, SOUSA, 2011.

Diante do numeroso e significativo patrimônio construído no decorrer do tempo, a rua Maciel Pinheiro encontra-se no universo da ação que corresponde ao perímetro de proteção estabelecido pelo Decreto Estadual de N°. 25.139, de 28 de junho de 2004 (figura 13), cuja tutela está a cargo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP) e da Prefeitura Municipal de Campina Grande (PMCG).

Figura 13 - Área de delimitação do Centro Histórico de Campina Grande.



Fonte: IPHAEP, 2004.

2.4.2 População flutuante

Assim como afirma o portal Builders (2010), população é a soma de pessoas que existem em um estado, cidade ou em algum povoado presente dentro de uma área demográfica. Atualmente, as populações estão distribuídas de maneira não regular, influenciadas por fatores referentes ao clima e recursos que dizem respeito a forma de ocupação do território, não sendo possível uma comparação equivalente sobre a população rural e uma metrópole, uma vez que os recursos são diferentes. Dessa forma, a população pode ser classificada em fixa ou flutuante. Sendo a primeira referente ao número total de habitantes que possuem algum imóvel fixo em um determinado lugar. Já a segunda classificação é referente ao número de pessoas que reside na cidade de maneira temporária, estimando valores significativos em cálculos ou estudos sobre o meio urbano, relacionados às análises populacionais.

Conforme observado nos itens anteriores, Campina Grande é o município com um dos comércios mais importantes do Nordeste, desde o seu surgimento, destacando-se com as grandes exportações de algodão. Hoje, sua atuação comercial atende a uma região vasta a qual é composta pelas necessidades de consumo em supermercados, shoppings, distribuidoras, peças automotivas, eletro e eletrônicos, o ramo da construção civil e a feira livre. Devido a esses dados, a cidade é composta por uma população flutuante superior a 600 mil pessoas, segundo Barros (2013), habitantes de municípios vizinhos (Lagoa Seca, Esperança, Boqueirão, Picuí, Santa Cruz, entre outros) que se instalam temporariamente objetivados pelos comércios, serviços ou polos educacionais. Esse público tem concentração maior no bairro do Centro, uma vez que neste encontram-se os principais pontos dos objetivos dispostos.

2.5 DIRETRIZES PROJETUAIS

Diante de todo o conteúdo abordado nos itens anteriores, tem-se como reflexo o fato de haver uma indispensabilidade de amadurecimento e reorganização do meio urbano e, conseqüentemente, dos espaços e vias públicas. Dessa forma, faz-se necessária a utilização de algumas estratégias que permitam a ruptura dos reflexos modernos no desenho urbano, trazendo de volta as tradições. Sendo, portanto, abordadas duas das mais utilizadas estratégias nas subseções a seguir.

2.5.1 Estratégias de uso e ocupação do solo

Regulada pela Lei Nacional Nº 6766/79 a atividade de parcelamento do solo é regida de acordo com as suas particularidades, seja em área urbana ou rural. Com o surgimento da Lei 10.257/01, denominada de Estatuto da Cidade, a disciplina do parcelamento do solo passa a compor o rol de instrumentos que devem ser utilizados para atender aos seus fins (MPSC, 2010; BRASIL, 1979; 2001).

À vista disso, tomando como apoio os princípios que alicerçam aspectos referentes a análises de ruas sem movimento (figura 6), é possível perceber a importância da utilização de estratégias de uso e ocupação do solo para revigorar diferentes espaços de uma cidade, principalmente as ruas. Uma rua que contém apenas edificações direcionadas à habitação torna-se vazia em determinados horários. Da mesma forma, uma rua que é direcionada apenas a unidades de função comercial ficará ociosa em horários não comerciais.

Tal como afirma Gehl (2010), existem diferentes classificações de fachadas que são apresentadas de acordo com as aberturas e as funções das edificações, em relação à quantidade de transeuntes que ali se encontra. Dessa forma, as fachadas de uso inativo são caracterizadas por serem unidades grandes, com pouca ou nenhuma porta, consideradas cegas, e sem variação visível de função (figura 14).

Figura 14 - Bloco do antigo Cine Capitólio, Campina Grande - PB.



Fonte: Acervo pessoal, 2014.

Já as fachadas de uso ativo caracterizam-se por serem unidades pequenas, com aberturas consideráveis e ampla variedade de funções. Geralmente apresentam uso comercial, de serviço ou misto, sendo, portanto, classificadas como atrativas, gerando a predominância e circulação das pessoas (figura 15).

Figura 15 - Fachada térreo na rua Maciel Pinheiro, Campina Grande –PB.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Quando há vida nas edificações significa cidades mais seguras e a partir do momento em que se exclui a segregação e toma partido das funções de cada bloco, o reflexo é percebido diretamente sobre a cidade. Desse modo, tais classificações, em conjunto com os aspectos retratados sobre os usos das unidades, mostram que o incentivo ao uso misto, que envolve uso residencial e não residencial, como serviços, comércios, instituições, proporciona a racionalidade da utilização populacional dos serviços públicos. Sendo possível perceber a movimentação do espaço em diferentes horários do dia e a segurança, dada em vista a permanência dos olhos da rua e da sua vigilância natural.

2.5.2 Redesenho das ruas

Desenhar ruas nunca foi uma tarefa fácil, porém redesenhá-las de forma a revigorar suas potencialidades e desfazer das problemáticas que as acarretam é, de fato, algo desafiador. Como foi possível observar no tópico que trata sobre o espaço compartilhado, a aplicação deste nos pontos mais eficazes pode mudar diretamente o estilo de vida de uma cidade.

Para que as ruas tenham qualidade em seu redesenho, é preciso que haja a formatação da mesma em função das atividades que ali acontecem, assim como a inserção correta de cada item necessário. O mobiliário urbano e a arborização são, portanto, principais ferramentas para a qualidade do espaço, uma vez que inseridos pensando na sustentabilidade e no conforto da população (JACOBS, 2007). As imagens a baixo mostram a atuação de alguns mobiliários e da arborização no redesenho da New Road, Brighton, transformada em espaço compartilhado.

Figura 16 – Desenho do piso no Recife antigo – PE.



Fonte: LINS, 2015.

Figura 17 - Recife antigo – PE.



Fonte: LINS, 2015.

2.5.3 Espaços de transição

Existem diferentes grupos e atividades que acontecem no espaço público e a qualidade da vida urbana é influenciada por essas atividades, principalmente as opcionais, em que as pessoas caminham, permanecem em pé, conversam e sentam. Os limites existentes no espaço público são capazes de exercer a atração das pessoas, convidando-as a desfrutar do ambiente e fazendo-as se sentirem dominantes do espaço, devido ao fato de estarem diante dos eventos da cidade de forma protegida. É perceptível o fato de que sempre que as pessoas param um pouco, buscam com o olhar algum lugar confortável e que seja capaz de deixá-las discretas e quietas, essa sensação é dada através do efeito dos espaços de transição.

Espaços de transição são os ambientes que intermedeiam espaços internos e externos do edifício, sendo de grande influência nas sensações e percepções da arquitetura pelo usuário e têm papel fundamental para circulação, meio ambiente e estética (PITTS; SALEH, 2007). Esse tipo de espaço tem um papel social de grande relevância, tornando-se um ambiente de convivência e interação do ser humano, possibilitando o acesso de usuários tanto do meio interno como do meio externo, além de propiciar atividades como conversa, negociações, confraternizações, entre outras (UNWIN, 2010).

2.5.3.1 Conforto e descanso

É notório que após as primeiras percepções nos espaços de transição, os indivíduos buscam naturalmente um ponto de apoio que seja capaz de proporcionar sua permanência, seja qual for o motivo desta. Nesse caso, existem inúmeras soluções que agregam o sentido do ser humano ao estado do ambiente o qual ele se encontra, sendo as zonas mais procuradas aquelas em que há uma combinação entre o espaço de transição, os mobiliários urbanos dispostos e os detalhes das fachadas.

Gehl (2010) afirma que o fato das pessoas que ficam em pé num espaço urbano procurarem, após algum tempo, lugares para sentar, fortalece a ideia de que estes lugares devem ser atraentes. Para isso, devem ter boa localização, com ruído em um nível não poluidor para permitir conversas, mobiliários com costas protegidas, boa visibilidade, atrações, arborização e boa arquitetura, pois além do conforto, as pessoas prezam pela qualidade da vista. A seleção diferenciada de assentos distribuídos por toda a cidade pode estabelecer uma variedade de opção, dividida em assentos primários e secundários. Os assentos primários (figuras 19 e 20) são os mobiliários por si só, formados por bancos ou cadeiras, com ou sem encosto e fixas ou não.

Figura 18 - Parede como apoio na Rua Peregrino Carvalho, em Campina Grande –PB.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Figura 19 - Assento primário no parque Evaldo Cruz, Campina Grande – PB.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Figura 20 - Assento primário na rua Cardoso Videira, Campina Grande – PB.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Já os assentos secundários são os locais onde as pessoas podem sentar e descansar, sem que tenham sido projetados necessariamente com essa função (figura 22). De um modo geral, esses espaços de descanso devem ser vistos e refletidos pelo indivíduo como bom lugar para ficar e permanecer por um bom tempo.

Figura 21 - Assento secundário em uma fachada na Av. Canal, Campina Grande – PB.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

2.5.3.2 Cappuccino como pausa

Dentre as diferentes atividades estacionárias existentes, estão os famosos cafés de calçada, que têm papel fundamentalmente importante na paisagem do espaço público e das ruas da cidade. O atendimento nesses estabelecimentos ao ar livre se espalhou por diversos países e foi bem aceito em todos eles, tornando-se uma maneira das pessoas fazerem uma pausa, sentarem e observarem a vida urbana tomando um bom cappuccino.

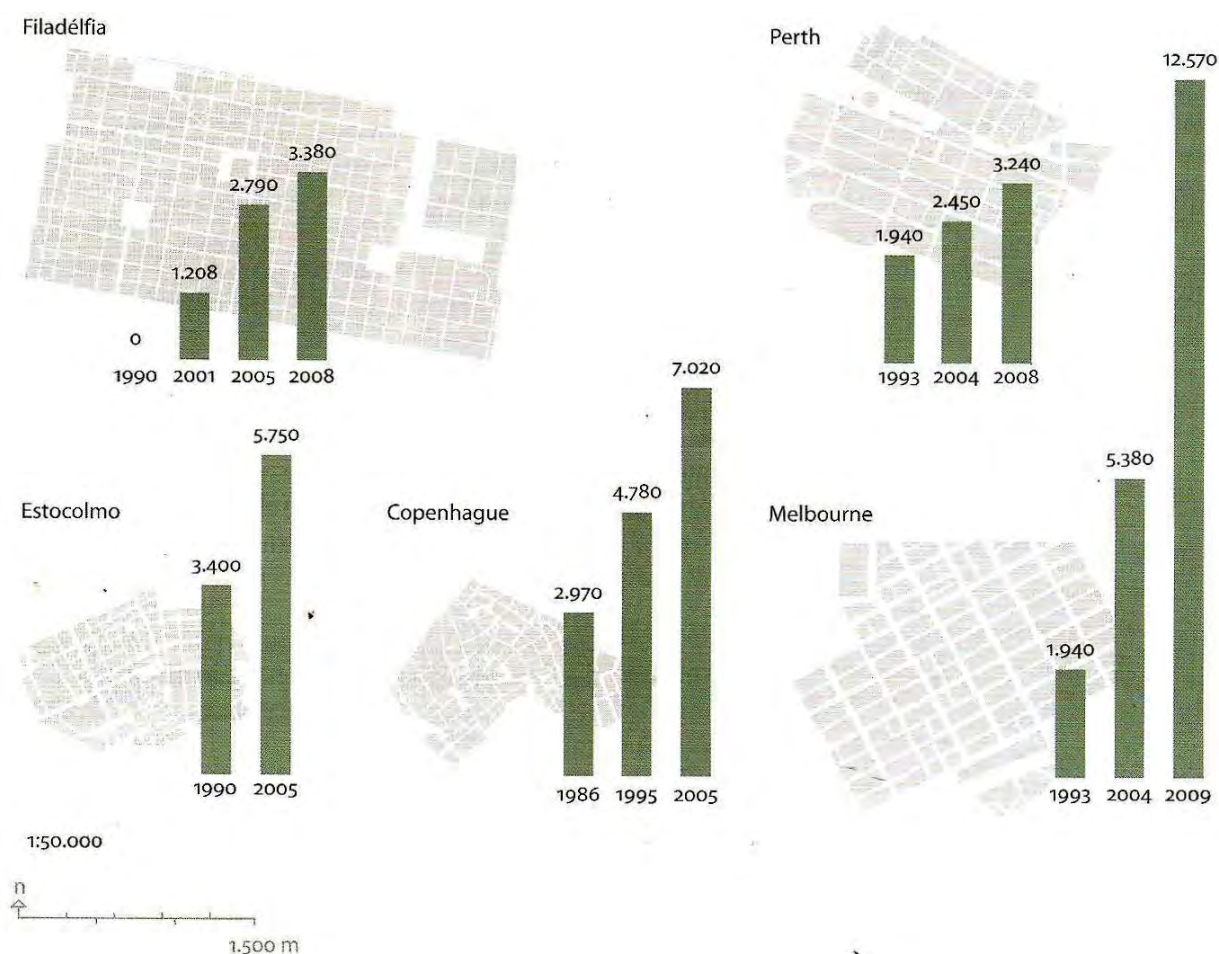
Figura 22 - Café unindo pessoas no calçadão da Cardoso Vieira, em Campina Grande –PB.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Existe um crescimento bastante considerável em alguns países relacionado a permanência das pessoas nos espaços públicos, utilizando o cappuccino como pausa e explicação, representado na figura 23. A popularidade dos cafés e as longas permanências mostram que a união entre cadeiras confortáveis e uma boa visualização do lugar tornou-se uma desculpa para que as pessoas sintem e vejam a vida da cidade acontecer, sendo, portanto, a atividade real o prazer, a recreação e o lazer no espaço público.

Figura 23 - Cappuccino como pausa e como explicação.



Fonte: GEHL, 2010.

2.5.3.3 Ocupação do espaço público

Diante dos embasamentos refletidos até então, entende-se que a luta pela movimentação e ocupação do espaço público está concentrada em boas cidades para caminhar e permanecer e na qualidade da escala humana. As atividades humanas dentro da cidade devem propiciar condições suficientemente boas para que os indivíduos sejam capazes de caminhar, parar, sentar, visualizar, ouvir e conversar.

Portanto, convidar as pessoas a ocupar o espaço público é uma tarefa que utiliza diferentes variáveis para que se possa fazer deste um palco de atrações da vida cotidiana. Fachadas térreas em bom estado e com disposição de assentos secundários, usos mistos nas edificações, mobiliário urbano qualificado e bem distribuídos, arborização estrategicamente localizada, paisagismo para proporcionar conforto na visualização, assim como os cafés ao ar

livre, visto no item anterior. De fato, as pessoas permanecem se o lugar for significativo, agradável e bonito, e o ocupam porque se divertem e se sentem acolhidas.

Figura 24 - Movimento OcupAçude no parque Evaldo Cruz, em Campina Grande – PB.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Figura 25 - Movimento OcupAçude no parque Evaldo Cruz, em Campina Grande – PB.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

2.6 ANÁLISE DE PROJETOS CORRELATO

Para a elaboração da proposta de intervenção fez-se necessário a análise de projetos que serviram de correlatos, com base nos parâmetros e definições para referências conceituais e estratégicas, possibilitando maior segurança em termos de programa de necessidades, zoneamento, fluxos, sistemas viários e relação geral entre o projeto e sua área de entorno. A escolha desses projetos se deu a partir da área de concentração em intervenções urbanas de vias, tomando como pontos principais as consequências trazidas após as mesmas nas localidades em que se encontram, gerando aspectos comparativos à realidade local da área de intervenção aqui proposta.

É importante ressaltar que outro ponto observado para essa escolha foi a disponibilidade de dados dispostos para acesso, analisando, portanto, projetos e espaços com maior número de informação. Mesmo que a população desses lugares não tenha total compatibilidade com o espaço da proposta deste trabalho em relação ao número de habitantes, as soluções adotadas encaixam-se na totalidade dos espaços públicos.

Diante disso, tem-se a seguir a explanação dos correlatos que foram utilizados como orientação para este trabalho de conclusão de curso.

2.6.1 Times Square - Nova York

Iniciando os estudos de caso, utilizou-se o projeto de intervenção na via Times Square como exemplo em território estrangeiro de população numerosa, sendo considerada uma das ruas mais importantes da cidade de Nova York, nos Estados Unidos.

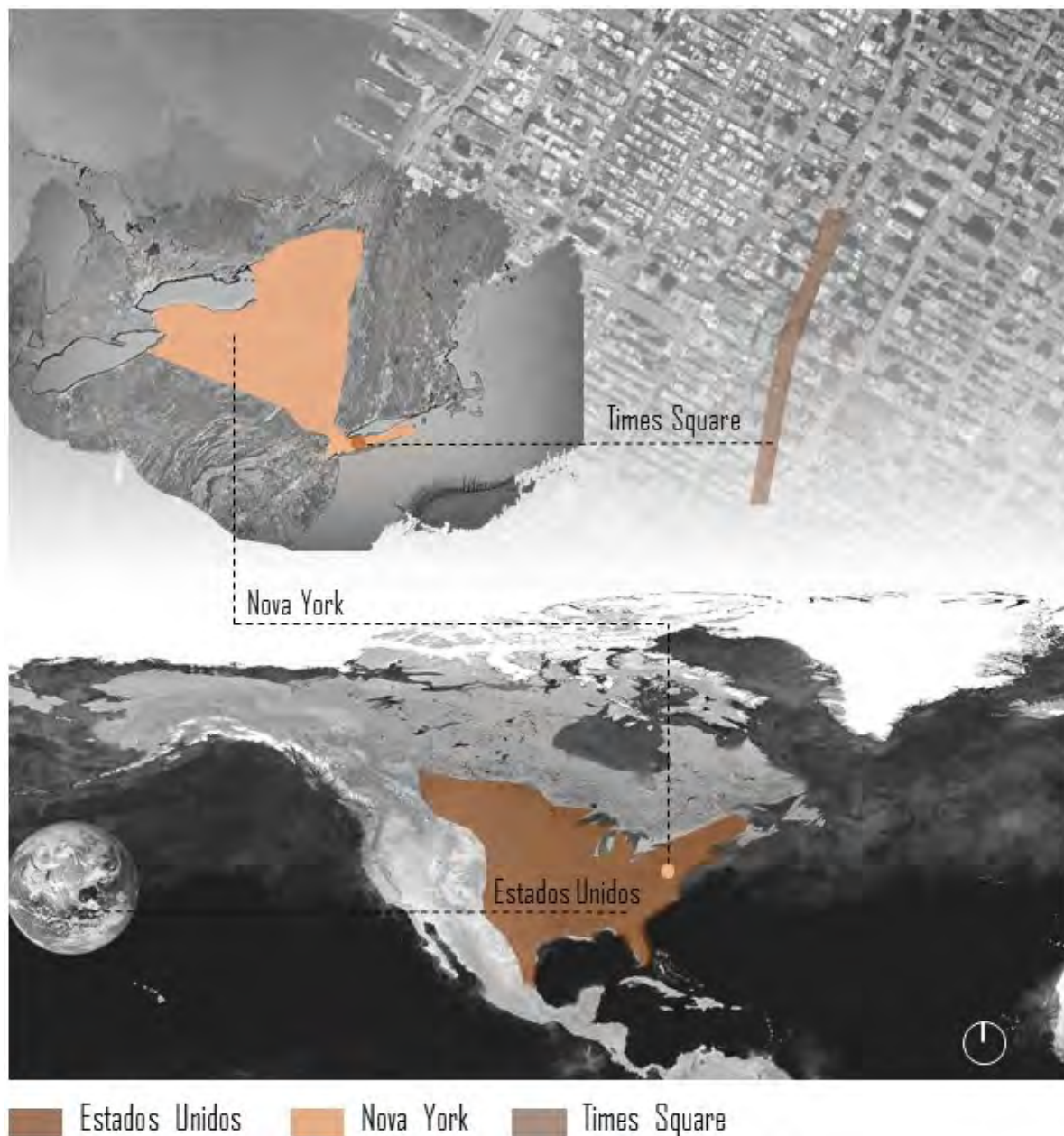
Contextualização e caracterização do sítio

- Nova York: Localizada no sul do estado de Nova York, nos Estados Unidos
- Data de fundação: ano 1624
- População: 8.175.133 habitantes (censo 2010)
- População da região metropolitana: cerca de 19,7 milhões de habitantes
- Área total: 1.214km²
- Área urbanizada: 8,7mil km²
- Principais atividades econômicas: finanças, serviços, comércio e turismo
- Temperatura média anual: 8,8°C no inverno e 41°C no verão

- Clima: Temperado continental úmido

Fonte: CORREIA, 2013.

Figura 26 - Diagrama de localização da Times Square, Nova York.



Fonte: Google Earth adaptado pela autora, 2015.

A Times Square é uma via localizada na cidade de Nova York e é o cruzamento mais conhecido do mundo, onde um trecho composto por seis quadras se interligam através da Broadway e da Sétima Avenida que ali se cruzam.

Em meados da década de 20 e 30, a Times Square era associada a artistas de cinema, como Fred Astaire e Charlie Chaplin, porém, com o passar dos anos a via tornou-se palco de

sex-shops, cinemas com filmes para maiores de 18 anos e da criminalidade, mais precisamente entre os anos 1960 e 1990, sendo considerada um dos espaços mais perigosos da cidade. Na década de 90, o político Mayor Giuliani colocou em prática a missão de tornar a Times Square um lugar de descanso e lazer tanto para os cidadãos como para os turistas, retirando a ideia de criminalidade e violência do espaço. Para tanto, resolveu revitalizar a área aumentando o policiamento na via, retirando os cinemas e sex-shops e trazendo de volta os hábitos saudáveis e os encontros das pessoas no meio urbano (CORREIA, 2013).

Em 2009, o prefeito atuante da época, Michael Bloomberg, fechou uma parte da Av. Broadway para destinar seus usos apenas para os pedestres, diminuindo o congestionamento de veículos e instalando praças para convívio e contemplação. Essa medida foi adotada como experimento para que se pudesse chegar a conclusões sobre o fato de manter ou não a via com circulação de veículos. O resultado obteve sucesso e, em Fevereiro de 2010, as avenidas 42 e 47 também adotaram o modelo (ARCHDAILY, 2014).

Figura 27 - Ocupação do espaço público da Times Square, Nova York.



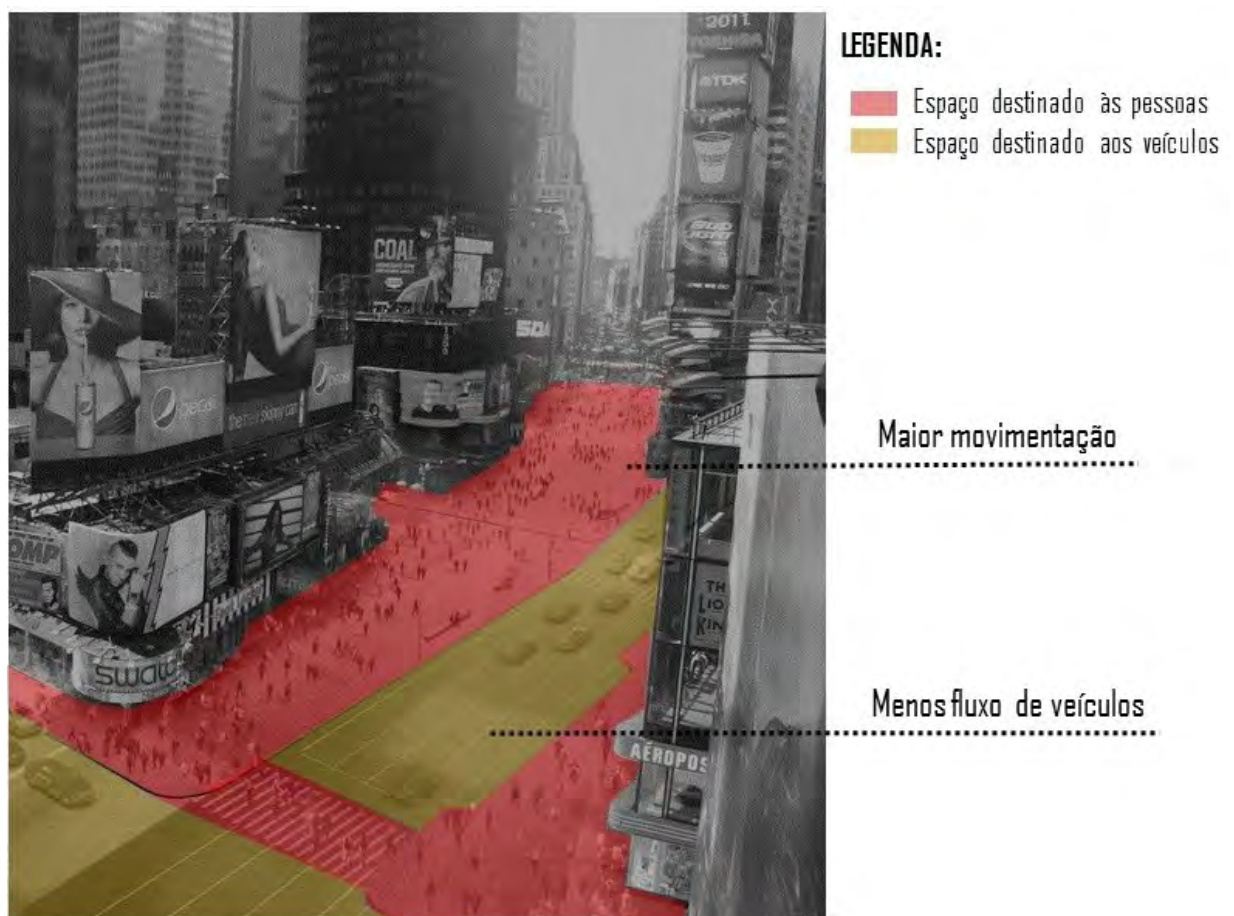
Fonte: GERFINKEL, 2009.

Ao passar dos anos, a Times Square foi se consolidando como espaço para pedestre, transitando um numeroso valor de usuários, além de ser palco de grandes eventos durante diferentes épocas do ano. Devido ao fato desse fechamento da via ter ocorrido sem planejamento, os departamentos de Projeto e Construção e de Trânsito da cidade contrataram o escritório de arquitetura da Noruega, o Snohetta. A parceria foi estabelecida para desenvolver

um projeto urbano eficaz e que utilizasse as potencialidades que o lugar adquiriu no decorrer do tempo, assim como aumentar e melhorar o mobiliário urbano e os espaços destinados aos pedestres. Diante disso, o escritório Snohetta propôs a melhoria desse panorama, criando espaços ainda mais qualificados, instalando novos mobiliários urbanos e rebaixando as calçadas para uma única cota de nível (ARCHDAILY, 2014).

Analisando a remodelagem a qual o projeto de intervenção compreendeu, percebe-se a questão da valorização da escala humana e dos espaços destinados às pessoas, sendo estes mais amplos e com mais conforto no que se diz respeito à circulação (figura 29).

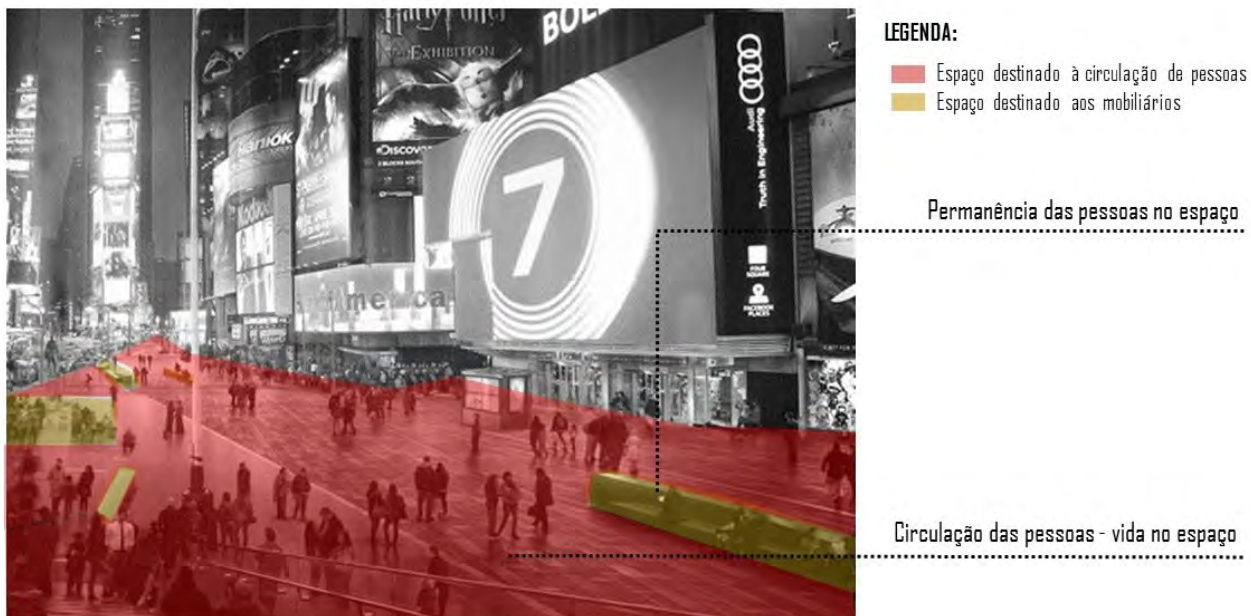
Figura 28 - Projeto do escritório Snohetta para a Times Square, Nova York.



Fonte: ARCHDAILY, 2014, adaptado pela autora.

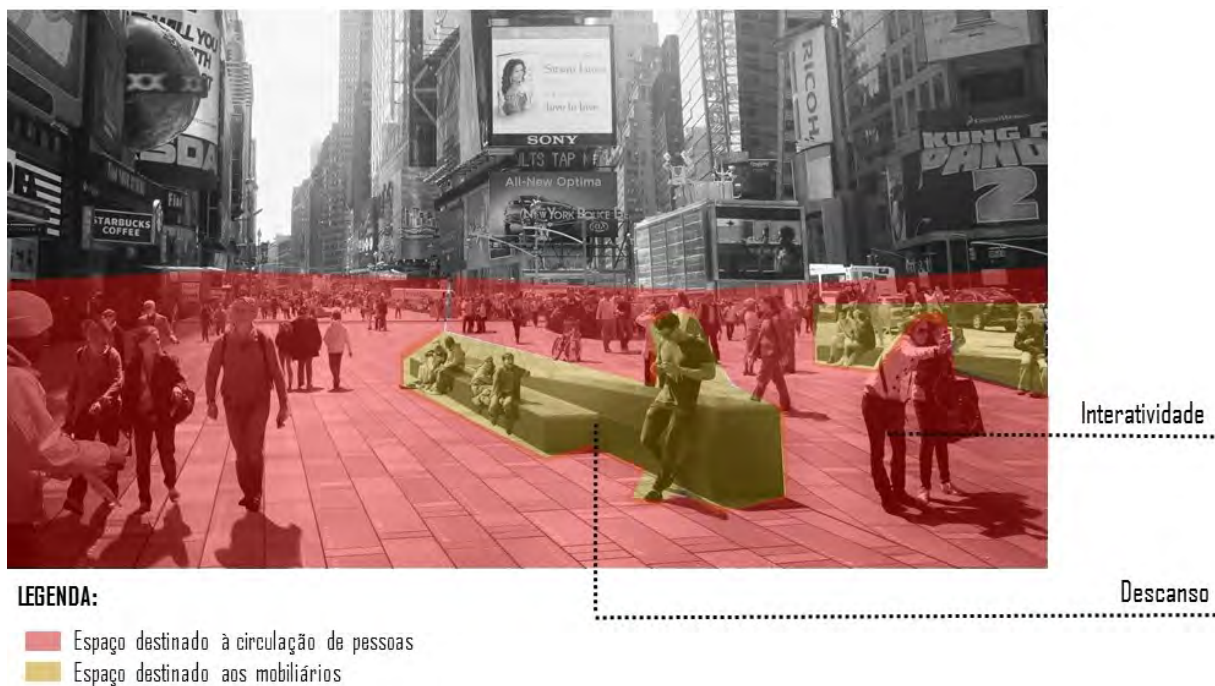
Seguindo a análise, é perceptível o quanto a proposta buscou promover mais a ideia do caráter de espaço público através de fatores simples, mas ao mesmo tempo de grande importância. Tal qual a ampliação da calçada; a boa disposição do mobiliário urbano, como bancos, mesas, cadeiras, postes e lixeiras; além da valorização do desenho urbano universal, o qual atende todos indivíduos (figuras 29 e 30).

Figura 29 - Projeto do escritório Snohetta para a Times Square, Nova York.



Fonte: ARCHDAILY, 2014, adaptado pela autora.

Figura 30 - Projeto do escritório Snohetta para a Times Square, Nova York.



Fonte: ARCHDAILY, 2014, adaptado pela autora.

As contribuições dadas, após a concretização do anteprojeto do grupo Snohetta, apresentam pontos que nortearam a proposta de intervenção da Rua Maciel Pinheiro. Pois, o fato da Times Square encontrar-se visivelmente com maior densidade de pessoas e mais movimento (figura 31) mostra alguns

resultados que geram as mesmas expectativas para a via da proposta deste trabalho, como os benefícios tanto para o ritmo urbano, tal qual para o comércio e serviço ali existente.

Figura 31 - Esquema do antes e depois da Times Square.



LEGENDA:

- Espaço destinado às pessoas
- Espaço destinado aos veículos

Fonte: ARCHDAILY, 2014, adaptado pela autora.

2.6.2 Rua das Flores – Curitiba

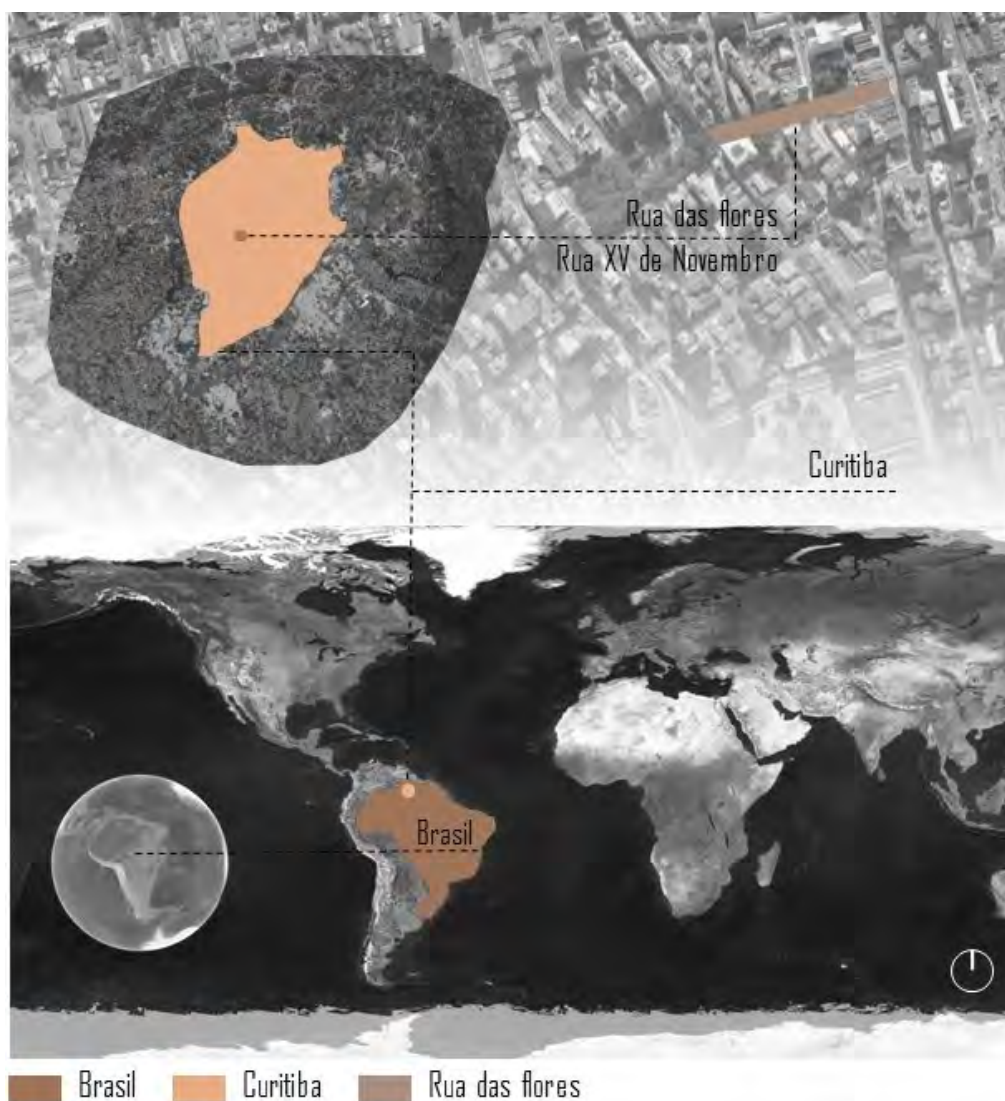
O segundo estudo trata-se de um espaço em território nacional, com o objetivo de mostrar as soluções adotadas em uma realidade mais próxima, uma vez que muitos ainda têm dentro de si o sentimento da dúvida, considerando utopia o fato de que os resultados vistos no exterior possam funcionar na realidade do Brasil. A rua das Flores, localizada em Curitiba, tem, por sua vez, um número populacional inferior ao correlato anterior, porém algumas das diretrizes utilizadas são compatíveis, como se pode ver mais adiante.

Contextualização e caracterização do sítio

- Curitiba: Localizada no sul do estado do Paraná, Brasil
- População: 1.751.907 habitantes (censo 2010)
- Área total: 435,036km²
- Densidade demográfica: 4.027,04 hab/km²
- Temperatura média anual: 12°C no inverno e 22°C no verão
- Clima: Subtropical úmido

Fonte: IBGE, 2010.

Figura 32 - Diagrama de localização da Rua das Flores, Curitiba.



Fonte: Google Earth adaptado pela autora, 2015.

Considerada como uma das metrópoles brasileiras mais bem planejadas, Curitiba conta com a qualidade de vida cidadina elevada, comparada a outros ritmos urbanos no Brasil. A

cidade é composta por grandes áreas com vegetação, valorizando aspectos como a diversificada fauna e flora. Além disso, é exemplo em relação ao planejamento urbano e soluções adotadas em relação ao transporte público.

Um dos lugares mais conhecidos e visitados em Curitiba é a Rua XV de Novembro, conhecida como Rua das Flores, pelo fato de existir na mesma um grande calçadão com diversos canteiros de flores. Conforme o Curitiba Guia (2014), a via tem 1km de extensão e é a primeira rua no Brasil destinada aos pedestres, a qual foi inaugurada no ano de 1972. Esse espaço é referência para toda a população curitibana e serve como parâmetro de exemplo para os diferentes lugares do território brasileiro, não apenas pela sua grande importância histórica, como também por fazer parte do entorno em que se encontra a localização de alguns dos prédios mais importantes do município, em valor patrimonial. Sendo, portanto, uma via tombada como paisagem por lei estadual do Paraná.

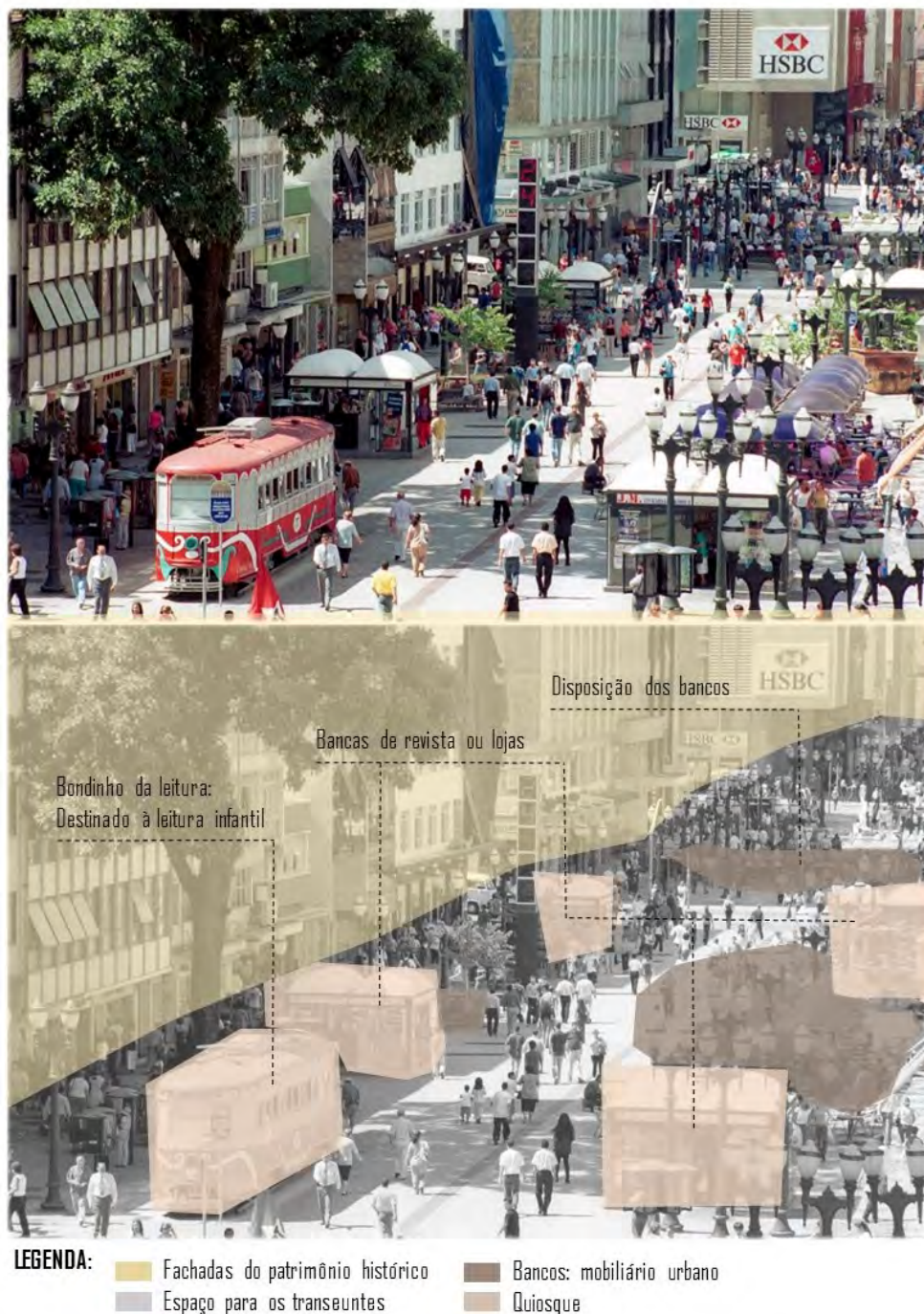
Figura 33 - Rua XV de Novembro ou rua das flores, em Curitiba - PR.



Fonte: Curitiba Guia, 2014.

Os usos das edificações do calçadão são distribuídos em comerciais e de serviços, existindo lojas de produtos de calçados, cosméticos, óticas, aparelhos eletrônicos, blocos com escritório, agência bancária, assim como lanchonetes e cafeterias que têm seu layout distribuído dentro e fora do ambiente, havendo, portanto, a interação com o espaço de convívio. Além disso, os blocos de uso comercial têm horário de funcionamento das nove da manhã às seis da noite.

Figura 34 – Zoneamento dos espaços na Rua das Flores em Curitiba - PR.



Fonte: Curitiba Guia, 2014, adaptado pela autora.

Figura 35 – Zoneamento dos espaços na Rua das Flores em Curitiba - PR.



LEGENDA: Fachadas do patrimônio histórico Espaço para os transeuntes
 Uso de serviço: lanchonete/café

Fonte: Curitiba Guia, 2014, adaptado pela autora.

O horário de funcionamento dos diferentes tipos de usos em edificações é um dos fatores importantes quanto à questão de ocupação e movimentação em um espaço público, bem como em relação a segurança da rua. Ao analisar essa disposição na Rua das Flores, percebe-se que a opção de mesclar lojas, que funcionam em horário comercial, com serviços de restaurante e café, que funcionam em todos os turnos, faz com que o ambiente tenha permanência constante de pessoas. Havendo maior pico em alguns horários, porém sem dar margem a ociosidade ou desertificação do lugar. Essa consideração, diante da análise deste correlato, teve valor relevante para as diretrizes da proposta de intervenção na Rua Maciel Pinheiro. Em relação aos acontecimentos e eventos na cidade de Curitiba, a via em estudo é marcada por ser palco de diferentes atividades, como as manifestações dos artistas e teatro de rua, músicos, homens-estátua, rodas de capoeira, além de manifestações sociopolíticas.

Figura 36 – Apresentação - Interação do edifício com a Rua das Flores, em Curitiba - PR.



Fonte: Curitiba Guia, 2014, adaptado pela autora.

Figura 37 - Permanência das pessoas a noite, nos restaurantes. Rua das Flores, Curitiba - PR.



Fonte: Curitiba Guia, 2014.

A análise de distribuição dada na via mostra claramente a valorização da escala humana, com um espaço amplo para a circulação dos pedestres e espaços de transição, como mobiliários de bancos ou cafés. É imprescindível perceber o aspecto visual das fachadas, uma vez que não existe poluição através de testeiras ou anúncios.

Figura 38 - Zoneamento dos espaços na Rua das Flores em Curitiba - PR.



Fonte: Curitiba Guia, 2014, adaptado pela autora.

Portanto, os aspectos mais relevantes do calçadão das flores, tomando como parâmetros comparativos para a intervenção da Rua Maciel Pinheiro, são os usos das edificações como estratégia de movimentação na via em todos os turnos, o modo de disposição do mobiliário

urbano, o equilíbrio na inserção da vegetação alta e baixa, a valorização da escala humana em relação aos edifícios de valor histórico e os espaços livres de obstáculos.

Figura 39 - Rua XV de Novembro ou rua das flores, em Curitiba - PR.



Fonte: Curitiba Guia, 2014.

Figura 40 - Rua XV de Novembro ou rua das flores, em Curitiba - PR.



Fonte: Curitiba Guia, 2014.

2.6.3 Av. Monsenhor Tabosa - Fortaleza

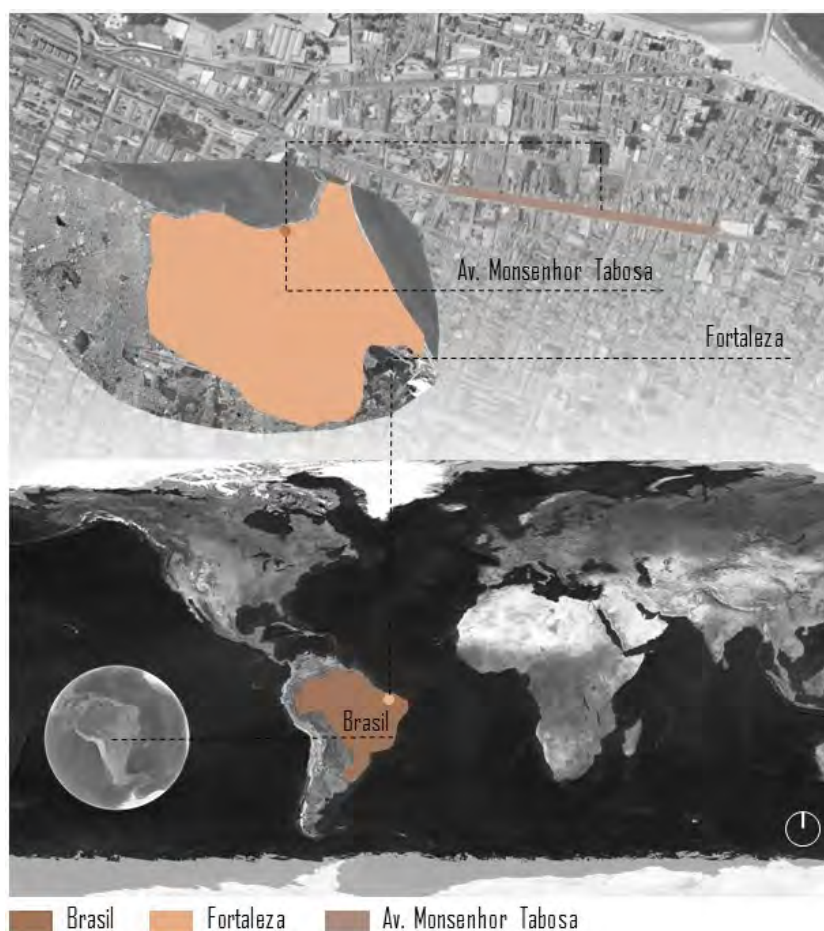
O terceiro e último estudo de caso trata-se também de um espaço em território nacional, com o mesmo objetivo da análise anterior, mostrando as soluções adotadas na Avenida Monsenhor Tabosa que está localizada na cidade de Fortaleza – CE.

Contextualização e caracterização do sítio

- Fortaleza: Capital do estado do Ceará, Brasil
- População: 2.452.185 habitantes (censo 2010)
- Área total: 314,930km²
- Densidade demográfica: 7.7786,44 hab/km²
- Temperatura média anual: 23°C no inverno e 30°C no verão
- Clima: Tropical

Fonte: IBGE, 2010.

Figura 41 - Diagrama 1 de localização da Av. Monsenhor Tabosa, Fortaleza.

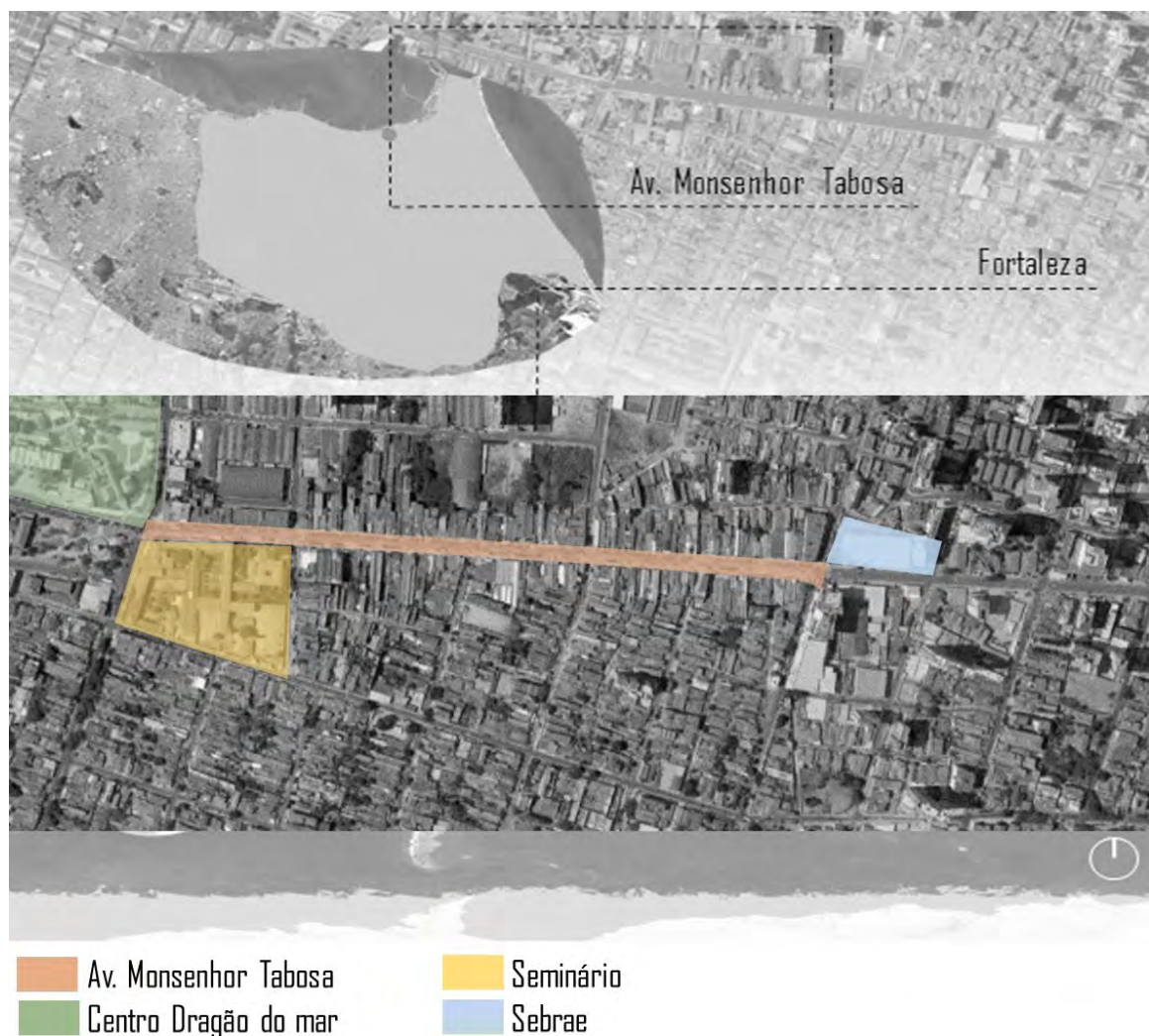


Fonte: Google Earth adaptado pela autora, 2015.

Sendo considerada a quarta maior capital do Brasil, a cidade de Fortaleza, no Ceará, é marcada pela grande movimentação e visitação de pessoas, tanto brasileiros como estrangeiros, devido aos seus diferentes pontos de atrações e atividades. Uma cidade grande e composta por diferentes espaços, alguns urbanizados e outros ainda em necessidade de melhoria, Fortaleza teve, no ano de 2014, uma de suas avenidas redesenhada pensando na valorização do transeunte, trata-se da Avenida Monsenhor Tabosa.

A avenida foi uma das primeiras vias do bairro da prainha, sendo conhecida anteriormente como a Rua do Seminário, pelo fato de localizar-se em frente à igreja da Nossa Senhora da Conceição e ao lado do Seminário. Mais tarde, a avenida recebeu o nome atual em homenagem a Antônio Tabosa Braga, sacerdote e jornalista católico, o vigário da arquidiocese de Fortaleza, nascido em Itapipoca – CE em 1874 e falecido em 1935 (GARCIA, 2014).

Figura 42 – Diagrama 2 de localização da Av. Monsenhor Tabosa, Fortaleza.



Fonte: Google Earth adaptado pela autora, 2015.

A via, por ser prosseguimento da Av. Presidente Castelo Branco, conhecida popularmente na cidade como avenida leste-oeste, é uma das mais utilizadas pela população, principalmente por ter em seu entorno lugares importantes, como o Centro Dragão do mar, o Seminário e o Sebrae (figura 42). Além disso, a avenida é um dos maiores centros de compras e artesanato de Fortaleza, recebendo visitantes de todas as partes do Brasil e do mundo 1935 (GARCIA, 2014).

Figura 43 – Av. Monsenhor Tabosa em 2013.

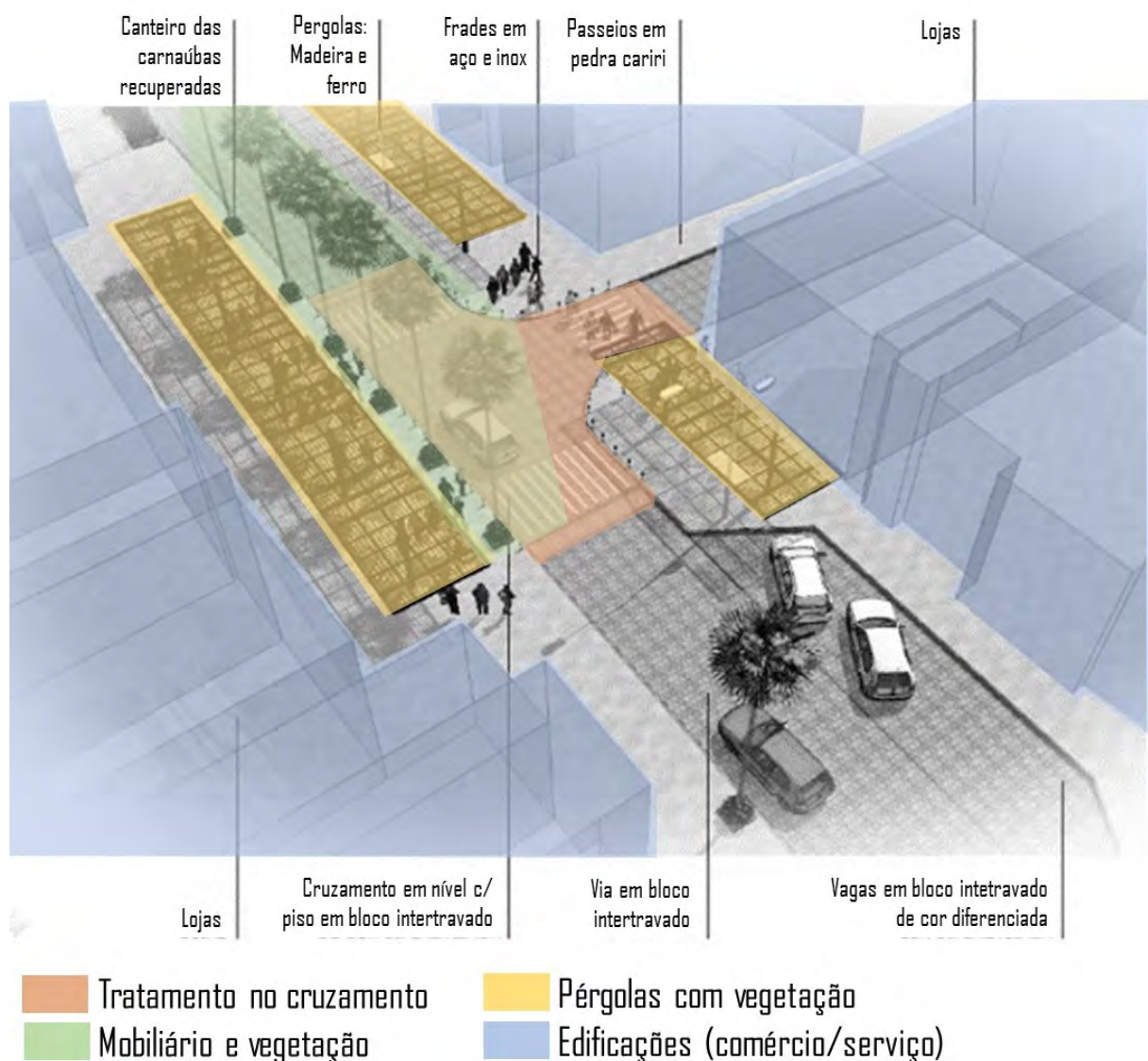


Fonte: GARCIA, 2014.

Percebendo o grande valor que as edificações de serviços e comércios ali têm, a prefeitura da cidade notou a importância em requalificar o espaço para os usuários e transeuntes do espaço. Portanto, no ano de 2014 realizou-se a implantação de um projeto de intervenção o qual redesenhou a via, transformando-a em um local democrático, seguindo a pirâmide hierárquica do Urbanismo. Essa mudança visou melhoria no desenho do piso, mobiliário urbano e, conseqüentemente, sensação de conforto e segurança para todos.

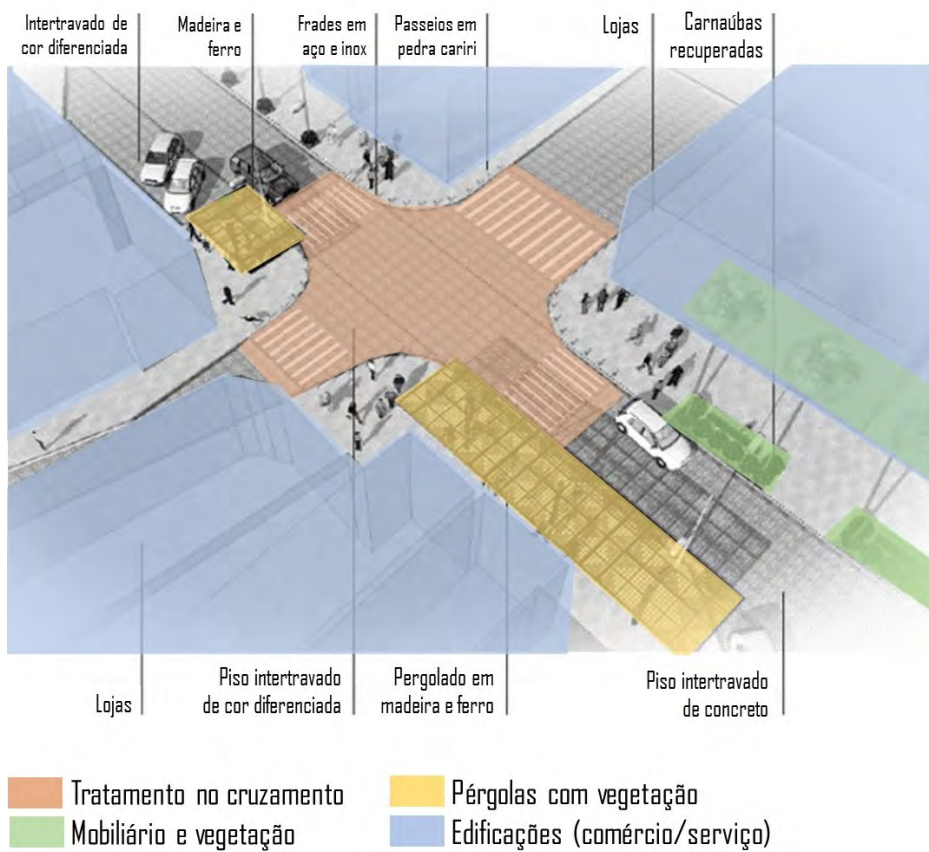
Na proposta, pensou-se em transformar as calçadas em um piso plano e com o menor número de barreiras para a circulação de pessoas, uma vez que a via é predominantemente comercial. A valorização da passagem dos pedestres é imprescindível, porém além disso existe a necessidade de espaços de transição para descanso e permanência dos usuários no espaço público. Para isso, a inserção de mobiliário e coberta com pergolado com vegetação, para o conforto e sombreamento dos mesmos, passa a sensação de conforto térmico, uma vez que se tornam proteção, em alguns pontos, sobre o clima local.

Figura 44 – Projeto de requalificação para a Av. Monsenhor Tabosa.



Fonte: SANTOS, 2014, adaptado pela autora.

Figura 45 – Projeto de requalificação para a Av. Monsenhor Tabosa.



Fonte: SANTOS, 2014, adaptado pela autora.

Figura 46 – Av. Monsenhor Tabosa antes e depois do projeto.



Fonte: SANTOS, 2014, adaptado pela autora.

Figura 47 – Projeto de requalificação para a Av. Monsenhor Tabosa.



Fonte: SANTOS, 2014, adaptado pela autora.

O projeto foi posto em prática e sua inauguração ocorreu em Março de 2014. Meses após o término das obras, ocorreram algumas críticas relacionadas a alguns aspectos, tais quais a acessibilidade em relação ao piso tátil incompleta (figura 48), pouca densidade de vegetação (figura 49), e obstáculos na passagem dos pedestres (figura 50).

Figura 48 – Av. Monsenhor Tabosa após o projeto.



Fonte: GARCIA, 2014.

Figura 49 – Av. Monsenhor Tabosa após o projeto.



Fonte: GARCIA, 2014.

Figura 50 – Av. Monsenhor Tabosa após o projeto.



Fonte: GARCIA, 2014.

Diante das observações e análises feitas na Avenida Monsenhor Tabosa, tanto antes como após a implantação do projeto de intervenção, é possível perceber que a intenção foi de que o espaço se tornasse democrático e ao mesmo tempo ocupado. Após o projeto, a avenida conseguiu desfazer de alguns dos seus pontos negativos, no entanto, a utilização de alguns elementos de forma equivocada ou sem os devidos cuidados, fez com que o lugar adquirisse pequenos defeitos, os quais agora são mais práticos de consertar.

Tomando como parâmetros comparativos este estudo de caso para a intervenção da Rua Maciel Pinheiro, é imprescindível tomar como base a importância do redesenho do piso, a inserção de mobiliário qualificado e modo de tratamento dos cruzamentos. Além dos pontos positivos, é necessário utilizar as análises dos pontos negativos como um exemplo do que não ser feito, como não inserir arborização com espécie indiferente para a proteção e conforto térmico. É preciso sempre pensar na densidade de vegetação, uma vez que se tratando de espaços públicos e permanência das pessoas, deve existir o maior conforto possível, bem como pensar no local em conjunto a acessibilidade de todos os usuários, visto que o espaço é público.

3. METODOLOGIA

Neste item serão abordados os procedimentos metodológicos que foram utilizados para o desenvolvimento deste trabalho de conclusão de curso. No mesmo, serão tratados alguns subitens relevantes para o estudo como um todo, sendo eles: classificação da pesquisa, caracterização do público alvo, tipos, fontes e formas de coletas de dados, análise dos dados e apresentação dos resultados, aspectos éticos da pesquisa, descrição geral do desenvolvimento da proposta e legislações utilizadas. Essa divisão se deu a fim de organizar as etapas da pesquisa, de forma a chegar de maneira satisfatória na proposta final.

3.1 CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA

No que se diz respeito ao estudo e sua natureza, a pesquisa é classificada como aplicada, utilizando de todo o conhecimento adquirido durante os anos de academia, para a sensibilidade e percepção da problemática encontrada no lugar de intervenção, bem como para a realização da proposta final. Para tanto, quanto a abordagem analítica do problema, durante o processo de investigação, a pesquisa é classificada como Quanti-Qualitativa. Seu aspecto quantitativo aborda a análise de mapas temáticos, bem como o estudo das fachadas, uso das calçadas e ruas, comportamentos de pedestres e horários de funcionamentos e fluxos na rua. Enquanto seu

aspecto qualitativo aborda levantamento de opiniões de usuários da área de intervenção, acerca da percepção do lugar, de forma a contribuir para análise da realidade do desenho urbano da área em estudo.

No que se diz respeito aos objetivos, a pesquisa é classificada como de campo exploratório e descritivo. Essas classificações são dadas através dos aspectos de abordagem, uma vez que, para compreender a necessidade do anteprojeto de intervenção, é primordial analisar a relevância do espaço escolhido para a sociedade, apontar as problemáticas e descrever, de forma clara, as etapas da proposta.

Dessa forma, para a elaboração do anteprojeto proposto, foram adotadas técnicas de pesquisa bibliográfica, documental e de campo. Na pesquisa bibliográfica foram utilizadas, portanto, todas as informações já publicadas em livros, trabalhos acadêmicos, artigos ou outras fontes de publicações relevantes. Na pesquisa documental foram utilizadas informações adquiridas através de documentos que retratam a realidade do lugar, como mapas, tabelas, gráficos e normas referentes à temática, bem como registros fotográficos existentes do espaço estudado. E, por fim, na pesquisa de campo foram utilizadas informações adquiridas através de visitas *in loco*, que tiveram como suporte para sua coleta equipamentos de fotografia e, após a aprovação do comitê de ética do CESED – Centro de Ensino Superior Desenvolvimento, a aplicação de um questionário.

3.2 CARACTERIZAÇÃO DO PÚBLICO ALVO

A pesquisa, que visa propor um anteprojeto de intervenção urbana na Rua Maciel pinheiro, atinge toda a população de Campina Grande – Paraíba, especificamente aos comerciantes e os poucos moradores da rua, bem como a população que ali circula diariamente.

3.3 TIPOS, FONTES E FORMAS DE COLETA DE DADOS

As informações utilizadas no processo de desenvolvimento deste trabalho, referentes ao tema do mesmo, foram obtidas através de coletas de dados feitas em livros, pesquisas online, normas técnicas e estudos de projetos correlatos. No que se diz respeito às fontes documentais, as principais utilizadas foram retiradas dos dados do IBGE e da Prefeitura Municipal de Campina Grande, Paraíba. Quanto à pesquisa de campo, além da visita técnica com finalidade de analisar o sítio, verificando suas potencialidades e problemáticas, foi feito um denso registro fotográfico do espaço público referente ao estudo. E, por fim, para dar mais fundamento às

problemáticas, utilizou-se como fonte de coleta de dados a aplicação de um questionário feito aos usuários da Rua Maciel Pinheiro, após a aprovação do Comitê de Ética do CESED.

Sendo esses dados uma base para a fundamentação teórica, foi feito um estudo do lugar o qual o trabalho se refere, constatando a necessidade da intervenção urbana.

3.4 ANÁLISE DOS DADOS E APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Diante dos dados coletados através de suas devidas fontes, os mesmos foram analisados e inseridos no programa de necessidades. Sendo aqueles que foram extraídos do questionário diferenciados e mais realistas, uma vez que os usuários da rua tiveram voz participativa, o que é, de fato, de grande relevância quando se trata de intervenção em um espaço público.

3.5 ASPECTOS ÉTICOS DA PESQUISA

O projeto de pesquisa foi submetido ao Comitê de Ética do CESED, o qual teve início após o parecer favorável, conforme a resolução 466/2012 do Ministério da Saúde. Cada pessoa foi esclarecida sobre a sua voluntariedade e teve o consentimento sobre os objetivos do estudo, resultando no anteprojeto de intervenção urbana da Rua Maciel Pinheiro. Portanto, de forma a assegurar os direitos e deveres que dizem respeito à comunidade científica, aos sujeitos da pesquisa, ao Estado e ao Comitê de Ética, assumiu-se a responsabilidade do cumprimento das diretrizes da Resolução n 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde.

3.6 DESCRIÇÃO GERAL DAS ETAPAS DA PESQUISA

Diante dos itens observados anteriormente, faz-se necessário a divisão de etapas da pesquisa, as quais determinam a construção do produto final.

3.6.1 Pesquisa de Referencial Teórico

Esta etapa consiste em um estudo dos dados referentes à temática abordada, bem como das leis vigentes e dos projetos correlatos, que deram uma fundamentação coerente para a pesquisa, assegurando a relevância da proposta do trabalho.

3.6.2 Análise do lugar

Nesta etapa, através das visitas técnicas, foram investigadas as características morfológicas do lugar, bem como os fatores históricos que ali surgiram ao longo do tempo.

3.6.3 Diagnóstico da área de intervenção

Utilizando a poligonal de delimitação da área, iniciou-se um diagnóstico o qual se dividiu nas seguintes etapas:

Questionário: mostrando a opinião das pessoas que ali circulam, sobre alguns aspectos relacionados ao desenho urbano atual da rua e à proposta de intervenção.

Mapas temáticos: mostrando de forma detalhada aspectos como leitura do lugar, uso e ocupação do solo, cheios e vazios, sistema viário, transporte público, estacionamento, vegetação, e mobiliário urbano.

Problemáticas, potencialidades e diretrizes: mostrando as problemáticas encontradas no lugar, bem como as potencialidades ali existentes e as diretrizes utilizadas como solução.

3.6.4 Análise de projetos correlatos

Fez-se necessário a análise de projetos correlatos semelhantes aos da temática em questão, que serviram como um norte de apoio. Através dos conhecimentos extraídos destes, fez-se possível delinear caminhos que levaram à concepção do partido da intervenção que, por fim, levou à proposta final.

3.6.5 Programa de necessidades

Produzido através dos dados colhidos e dos desejos e expectativas transcendentais da população permanente de transeuntes do local, principalmente às que tiveram voz participativa e responderam, de forma voluntária, ao questionário.

3.6.6 Estudo preliminar

Seguindo adiante, tem-se a elaboração do estudo preliminar da proposta de intervenção urbana na Rua Maciel Pinheiro. Todo o anteprojeto projeto de redesenho da via, bem como o de redefinição de alguns usos e ocupação do solo, foi regido por normas e leis, servindo de parâmetros para a proposta, que tem como foco principal a melhoria da qualidade de vida da população através do urbanismo qualificado.

3.7 LEGISLAÇÕES UTILIZADAS

Sabendo da importância das normas e leis para o regimento da qualidade do projeto, foram utilizadas as seguintes legislações:

- ABNT NBR 6492 / 1994 - Representação de projetos de arquitetura: Norma Brasileira que garante condições de representação adequadas para desenhos técnicos;
- ABNT NBR 9050: 2004 - Norma brasileira de acessibilidade: Norma Brasileira que garante condições de acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos;
- Plano Diretor do município de Campina Grande, Paraíba. Lei complementar Nº 003, de 09 de Outubro de 2006: Instrumento da política de desenvolvimento da cidade. Plano que visa ornamentação no crescimento da cidade e melhorar a qualidade de vida da população de habitantes;
- Resolução nº 466, de 12 de Dezembro de 2012. Resolução a qual as diretrizes e normas regulamentadoras estabelecidas devem ser cumpridas dos projetos de pesquisa que envolvem seres humanos, atendendo aos fundamentos éticos e científicos elencados na resolução nº 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde;
- Lei 12.857/2012: Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- Decreto Estadual Nº 25.139, de 28 de Junho de 2004, com tutela a cargo do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba (IPHAEP).

4. ESTUDOS E DIAGNÓSTICO DO LUGAR

Neste item serão abordados todos os estudos e diagnósticos da área de intervenção, além do resultado e análise dos dados coletados através do questionário aplicado aos usuários da Rua Maciel Pinheiro, em pesquisa de campo.

4.1 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA REALIZADA A TRAVÉS DE QUESTIONÁRIO

A participação da população em qualquer intervenção no que se diz respeito ao urbanismo, como se pôde ver no referencial teórico, é um dos principais pontos para a otimização de um trabalho dessa natureza. A maioria das pessoas passam o dia pela cidade, seguindo suas atividades rotineiras, utilizando sua residência como um abrigo no final do dia. Desse modo, a cidade é o lar de todos e, por isso, a opinião popular oferece as informações necessárias para diagnosticar a realidade dos lugares, além de que os indivíduos, ao serem entrevistados e deixarem claro seus pontos de vista, adquirem o sentimento de pertencimento da cidade e dos seus espaços, tornando-se atores do processo urbano e fiscalizadores do projeto.

Após a aprovação do Comitê de Ética do CESED, iniciou-se o processo de pesquisa de campo com aplicação de questionário em parceria com o LABRUA³. A pesquisa foi realizada na Rua Maciel Pinheiro, área de intervenção, durante dois dias no mês de Agosto de 2015, ambos em horário comercial, num sábado das 10:00 as 12:00 horas e numa terça-feira das 15:00 as 17:00 horas, utilizando como critério de escolha para as entrevistas apenas pessoas com idade igual ou superior a 18 anos. Os entrevistados foram abordados em diferentes ocasiões, enquanto estavam sentados, em pé, caminhando, conversando, olhando vitrines, entre outras atividades que realizavam. As perguntas utilizadas no questionário abordaram informações relacionadas a questões socioeconômicas, modal de transporte e a importância que eles dão para aspectos da via. Sendo, portanto, incluídas: cidade de origem do indivíduo; loja a qual o mesmo foi, caso tenha ido a alguma especificamente; quanto gastou em dinheiro até o momento da entrevista, caso tenha comprado algo; o meio de transporte utilizado para chegar até o Centro; onde estacionou, caso tenha ido de transporte motorizado privado; notas de 0 a 5 para a importância que o indivíduo acha que a via deveria dar ao pedestre, à faixa de circulação de veículos, ao

³ LABRUA: Laboratório de Rua, localizado em Campina Grande, tendo como foco o estudo dos espaços públicos e das pessoas. Iniciado através de um projeto de pesquisa do curso de Arquitetura e Urbanismo da Facisa, tendo como tema O diagnóstico dos espaços públicos do centro histórico de Campina Grande. O atelier conta com arquitetos, professores e estudantes, sendo a autora deste trabalho componente desta equipe.

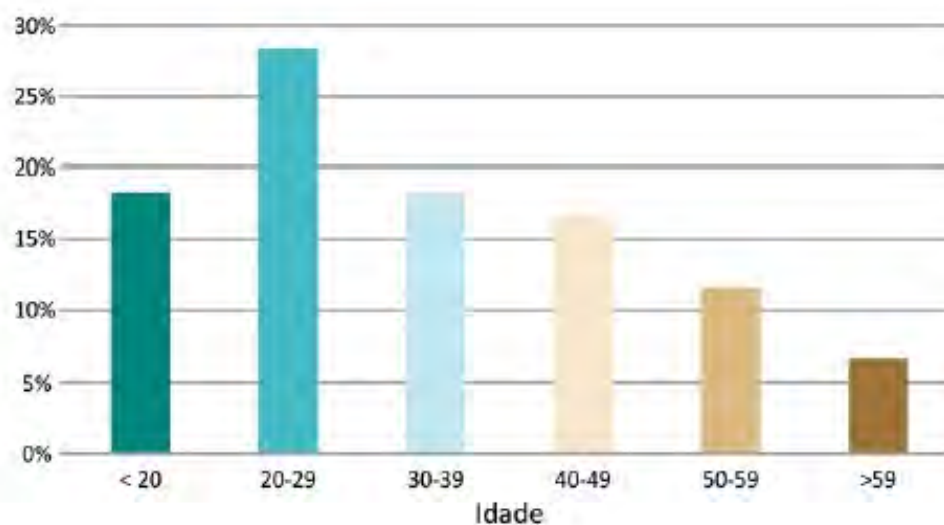
estacionamento, aos espaços públicos, à arborização e aos mobiliários urbanos; a sua renda familiar; o ano de nascimento e, por fim, o gênero.

Após a coleta de dados, as informações foram analisadas no programa SPSS - Statistical Package for the Social Sciences. O formulário completo utilizado para a realização da pesquisa de campo está apresentado nos Apêndices deste documento.

4.1.1 Dados gerais

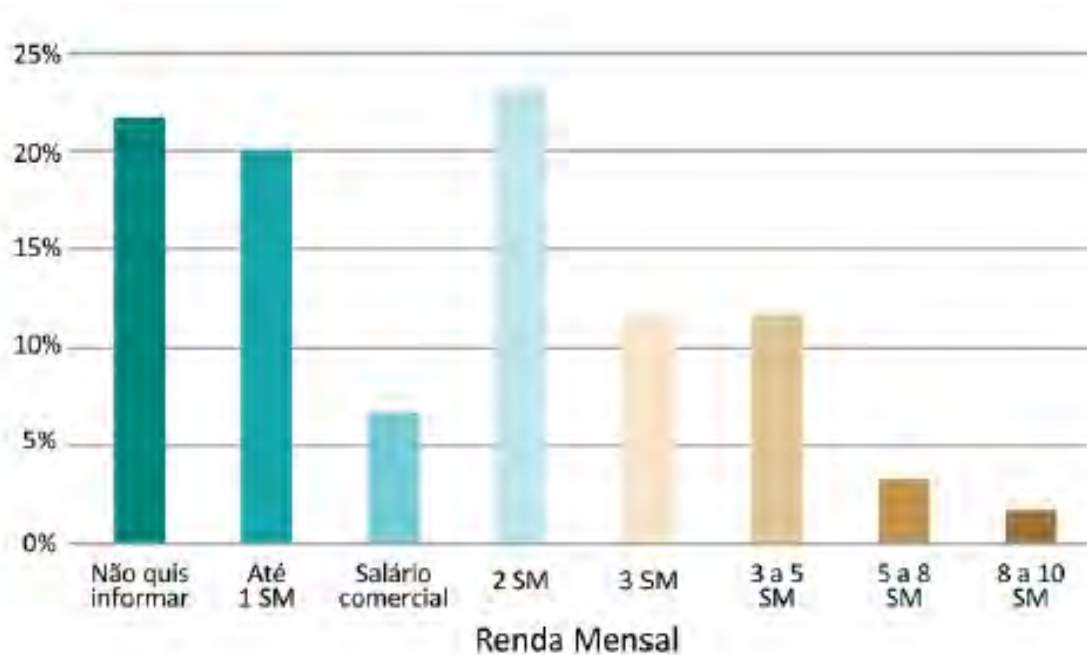
Ao todo, entrevistou-se 60 usuários da via. Sendo 78% dos entrevistados moradores da cidade de Campina Grande, 11,4% trabalham na delimitação do Centro Histórico. Embora a maioria dos entrevistados não morem no Centro da cidade ou na área do Centro Histórico de Campina Grande, 50% não foram à Rua Maciel Pinheiro para comprar algo. Do gênero feminino havia 53,3%, com idade média de 34 anos e quase 1/3 dos entrevistados com idade entre 20 e 29 anos. A idade destes está dividida em classes na figura 44.

Figura 51 - Idade dos entrevistados dividida em classes.



Fonte: LABRUA, 2015.

Figura 52 - Renda mensal dos entrevistados dividida em classes.



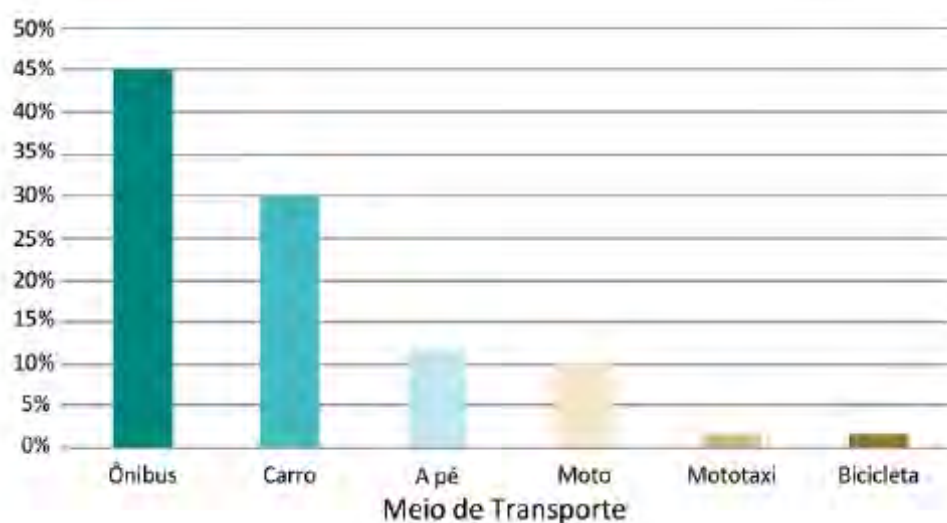
Fonte: LABRUA, 2015.

Não houve dado de nenhum entrevistado com a renda familiar mensal acima de 10 salários mínimos, embora 20% deles preferirem não expor sua renda, 50% ganha até 2 salários mínimos, como mostrado na figura 45. Este dado mostra que grande parte dos usuários da Rua Maciel Pinheiro são de classe C ou inferior, segundo a classificação do IBGE. Sendo, portanto, necessário o equilíbrio entre as diferentes classes sociais na via, tornando-a convidativa para todas as pessoas. Utilizando, para tal objetivos, lojas que atendam os diversos públicos, bem como espaços de descanso e convívio com diferentes características e atividades, de forma a satisfazer a todos.

4.1.2 Meio de transporte e estacionamento

De acordo com a pergunta sobre qual o meio de transporte utilizado para chegar ao centro, 45% dos usuários respondeu que utiliza o ônibus, sendo o modal mais utilizado. Dos usuários, 40% utiliza o automóvel motorizado particular, sendo 30% carro e 10% moto. Já os meios de transportes não motorizados tiveram a porcentagem menor, sendo 11,7% a pé e 1,7% de bicicleta. A figura 46 mostra a divisão dos meios de transportes através de um gráfico.

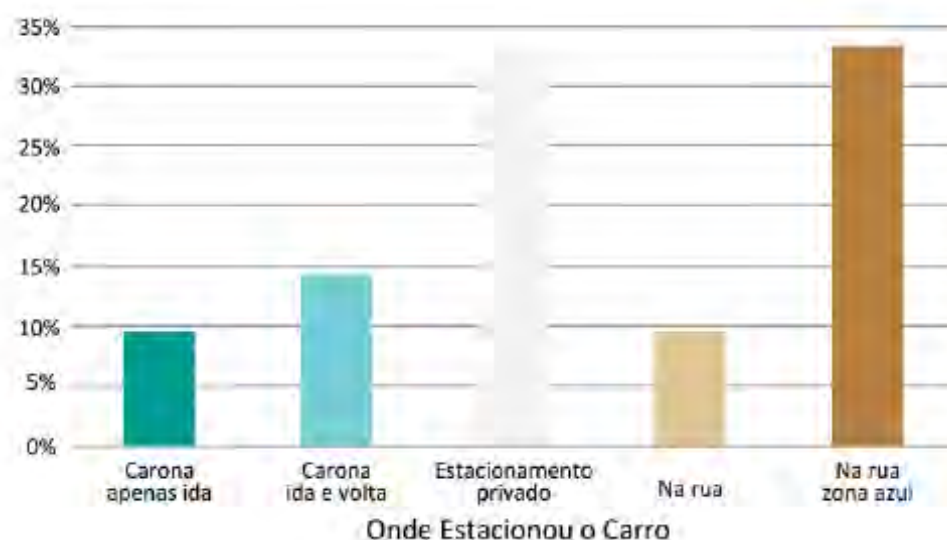
Figura 53 - Meio de transporte utilizado para chegar ao centro.



Fonte: LABRUA, 2015.

Um dos aspectos percebidos ao longo das pesquisas de campo foi que os estacionamentos existentes na Rua Maciel Pinheiro não são utilizados pelos usuários da mesma. Para obter uma resposta à essa hipótese, perguntou-se às pessoas que foram de carro o lugar onde elas estacionaram e nenhum dos entrevistados estacionou na Rua Maciel Pinheiro. Das pessoas que utilizaram o carro como meio de transporte para ir ao centro, 1/3 parou o carro em estacionamento privado, 1/3 parou o carro na zona azul, caracterizado por ser um estacionamento na rua mas pago regulamentado pela Prefeitura Municipal de Campina Grande, e os demais ou pararam o carro em outra rua do centro da cidade, a qual o estacionamento é livre, ou foram de carona (figura 47).

Figura 54 - Onde estacionou o carro.



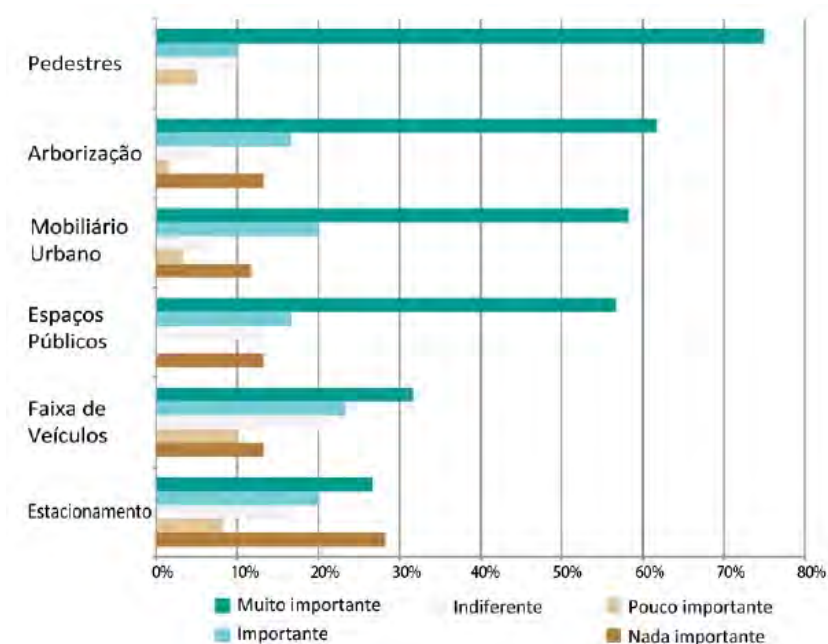
Fonte: LABRUA, 2015.

Devido às vagas de estacionamento da Rua Maciel Pinheiro estarem sempre ocupadas, é normal que os usuários optem por ir diretamente aos estacionamentos privados, que estão dispostos pelo Centro da cidade, ou até mesmo por estacionarem em outras ruas mais distantes. Destacando que, embora apenas ¼ dos entrevistados tenha ido ao centro de carona, seja apenas de ida ou de ida e volta, é comum esse tipo de acontecimento, principalmente pelo fato dos usuários acharem a via em estudo e o centro em si lugares congestionados, então preferem pedir que algum amigo ou familiar os deixem na área central enquanto resolvem suas coisas.

4.1.3 A percepção dos usuários da Rua Maciel Pinheiro

De acordo com a percepção dos usuários da Rua Maciel Pinheiro, o aspecto que foi considerado mais importante pelos entrevistados foi o espaço para pedestre. Dos participantes do questionário, 75% avaliou esse espaço como sendo de muita importância, assim como em torno de 60% considerou também muito importantes os aspectos como arborização, mobiliário urbano e espaços públicos, enquanto 10% avaliou esses itens nada importantes. Já em aspectos que diz respeito a faixa de circulação de veículos e ao estacionamento, 30% dos entrevistados considerou muito importante e 30% considerou nada importante.

Figura 55 - Percepção dos usuários da Rua Maciel Pinheiro.



Fonte: LABRUA, 2015.

4.1.4 Conclusão da análise dos dados dos questionários

O questionário mostrou-se bastante relevante para o diagnóstico inicial da área estudada, pois as informações adquiridas aliadas à percepção dos usuários sobre a via servem de embasamento real para concretizar hipóteses sobre os diferentes aspectos do lugar. Os dados analisados mostram que a distribuição dos usuários do Centro e as faixas de renda, que é utilizada pelo IBGE para classificar os brasileiros, aponta que é necessário direcionar intervenções urbanas e pensar o uso deste bairro por pessoas com renda igual ou inferior às da classe C. Além disso, a maioria dos usuários da Rua Maciel Pinheiro e do Centro da cidade vão a este de ônibus ou até mesmo em outros meios de transportes que não são os carros. Com isso, percebe-se que não há problema em diminuir o número de estacionamento para carro na via, desde que essa ação ocorra de forma planejada e com um apoio social de incentivo às pessoas, para que estas se desloquem até o Centro utilizando outras formas, reduzindo a circulação e sobrecarga de transporte individual motorizado, o carro.

A maioria dos entrevistados considerou que o espaço destinado ao pedestre deve ter muita importância na vida, justificando tal percepção através da densidade pessoas que ali circulam, necessariamente em horário comercial. Tomando como base essa constatação, bem como a análise de que os usuários submetidos ao questionário também considerarem os mobiliários urbanos e a arborização aspectos de muita importância num espaço público, é possível concluir que a quantificação adquirida guia o desenvolvimento da proposta de redesenho da via, com intervenções possíveis e válidas em seu entorno, baseadas nos dados com a opinião dos usuários e a voz popular participativa.

De maneira geral, os resultados também mostram com evidência a necessidade de se discutir algumas alterações nas direções das vias do Centro da cidade, com o poder público de Campina Grande, bem como a proposição de novos usos e novas perspectivas de soluções sobre o engarrafamento de veículos, estacionamentos e novos olhares para os espaços que visam a permanência dos pedestres e a valorização visual e física dos espaços do Centro, dinamizando os meios de circulação e os espaços de transição, além de reaproximar a população através da otimização da convivência social.

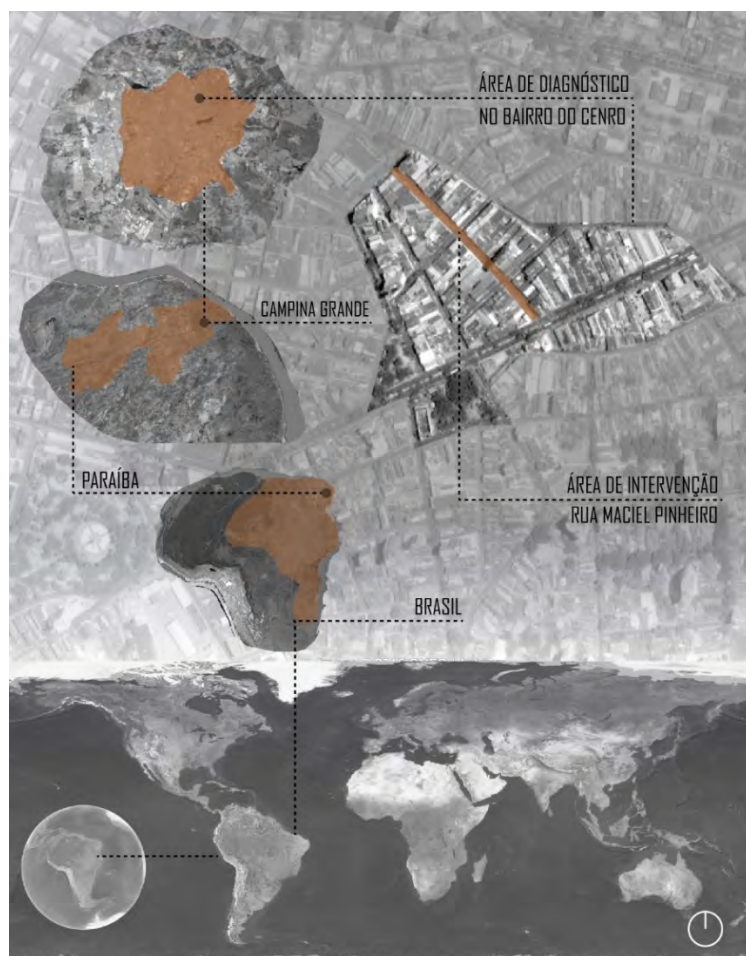
4.2 ANÁLISE DO SÍTIO

Além das análises dos questionários, foi necessário um estudo aprofundado na área de intervenção e em parte do seu entorno, com o objetivo de adquirir maior compreensão dos aspectos que influenciaram na proposta deste trabalho, servindo de coleta e embasamento para as soluções utilizadas, que serão discorridas nos tópicos referentes aos aspectos conceituais.

A análise de sítio foi realizada utilizando a elaboração de mapas que mostram a localização do bairro e da área de intervenção, a justificativa da escolha desta área, mapas temáticos que indicam a situação atual através da leitura do lugar, uso e ocupação do solo, cheios e vazios, sistema viário, transporte público, estacionamento, vegetação, mobiliário urbano, além dos aspectos legais, análise das fachadas e um quadro resumo apontando os problemas e diretrizes do lugar.

4.2.1 Localização e caracterização

Figura 56 - Diagrama de informações gerais da localização.

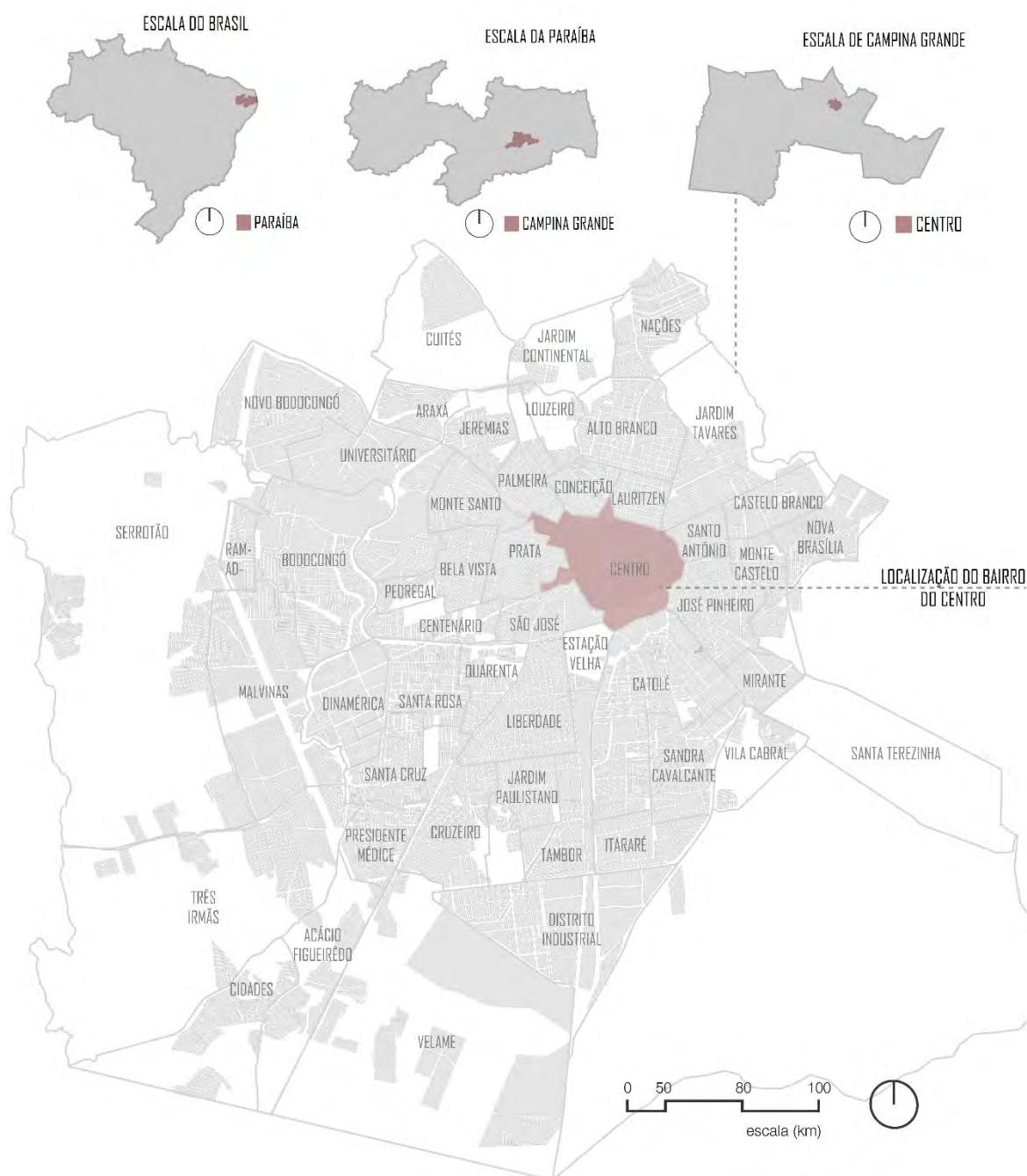


Fonte: Google Earth adaptado pela autora, 2015

Bairro do Centro

O bairro do Centro está localizado na cidade de Campina Grande, na Paraíba, como mostra a figura 57, e faz limites, ao norte com os bairros Palmeira, Conceição e Lauritzen; ao sul com os bairros Estação Velha e Catolé; ao leste com o bairro Santo Antônio e José Pinheiro; e ao oeste com os bairros Prata e São José.

Figura 57 - Localização do bairro do Centro.



Fonte: SEPLAN adaptado pela autora, 2015.

A área da poligonal que foi submetida à intervenção está localizada ao centro do bairro (figura 58) e em suas delimitações limites estão as seguintes ruas: Sete de Setembro, Barão do Abiaí, Peregrino de Carvalho, Dr Antônio Sá, Afonso Campos, Vidal de Negreiros, Treze de Maio e Irineu Joffily, Marquês do Herval. Dentro da poligonal encontra-se a Rua Maciel Pinheiro, denominada a área principal para a proposta de intervenção urbana, que redefine o uso e ocupação do solo de alguns lotes da via e redesenha o seu espaço público. Devido ao fato da necessidade de ligação com o entorno, intervenções menores foram aplicadas em outras vias, facilitando a conexão de forma a harmonizar o desenho proposto.

4.2.2 Justificativa da escolha da área de intervenção

Diante dos conhecimentos e estudos adquiridos no decorrer do curso e, especificamente, na disciplina de Urbanismo, pôde-se perceber a importância que a infraestrutura da cidade tem, não apenas para os aspectos arquitetônicos e projetuais, como também para os aspectos patrimoniais e históricos, que refletem juntos no comportamento e na mentalidade da sociedade. Através da análise de aspectos essenciais para o Urbanismo, como os vistos nos tópicos dispostos no Referencial Teórico, notou-se no centro histórico da cidade de Campina Grande uma densa área de edificações com grande valor patrimonial, porém com espaços públicos, de contemplação e convívio desvalorizados e utilizados apenas no turno da manhã e da tarde.

Figura 59 - Edificações em art déco na rua Maciel Pinheiro.



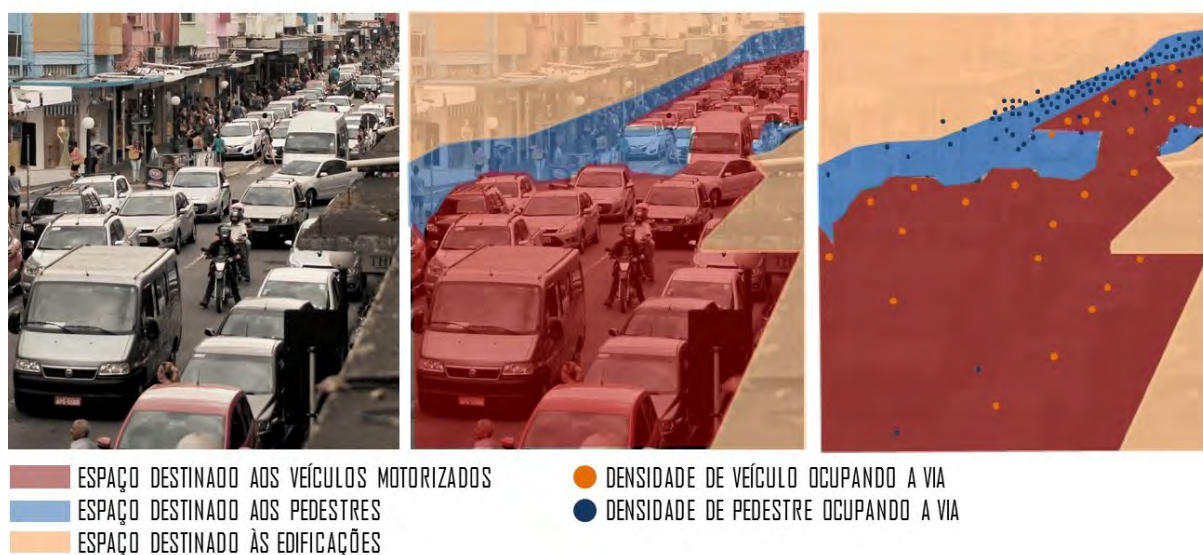
Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Devido à rua Maciel Pinheiro ser a via que contém maior acervo em art déco (figura 59), protegido pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba - IPHAEP, decidiu-se denominá-la como a área de intervenção, estando a delimitação maior submetida a alterações.

Nos correlatos analisados, as vias que priorizam o espaço do pedestre e a ocupação das áreas de convívio geralmente estão localizadas no centro histórico da cidade e, algumas delas, antes do projeto de intervenção, sofriam em diversos pontos que se assemelham às problemáticas da rua Maciel Pinheiro. Esses pontos referem-se à priorização de vagas para estacionamento, supervalorização do automóvel motorizado particular e ao fluxo destinado principalmente a este. Como se pode observar nas figuras 60 e 61, a densidade de pedestre e de veículo não é proporcional ao espaço destinado a eles. Há mais espaço para a circulação dos veículos, porém, mesmo rua sendo predominantemente comercial e a circulação de pedestres ser superior, o espaço para este é menor.

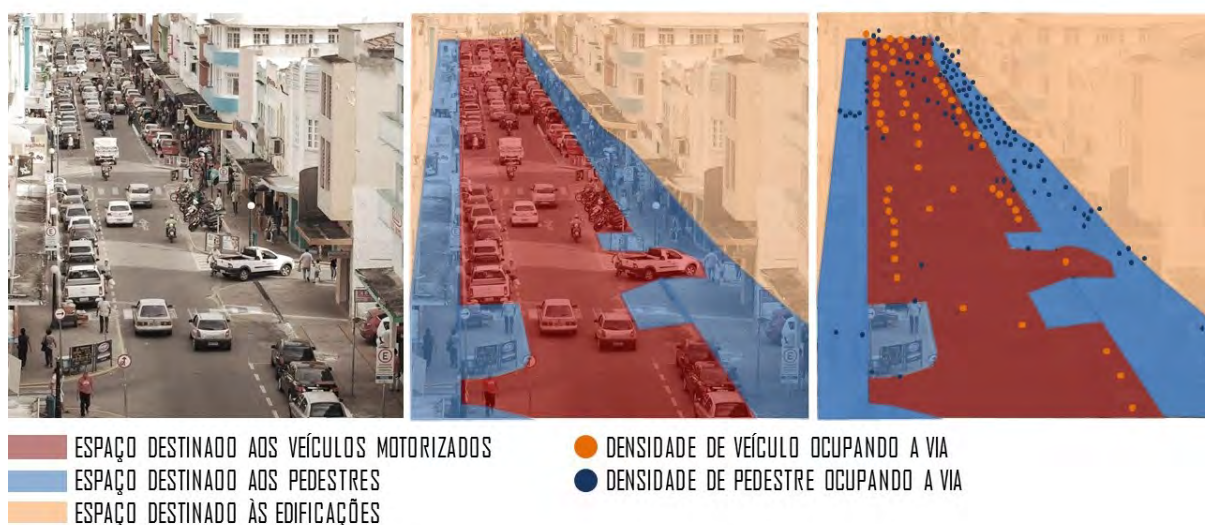
É importante ressaltar o fato de que algumas das imagens do local estudado foram feitas pelo fotógrafo campinense Maurício Ferreira Araújo, em visita *in loco* com a autora deste trabalho, de acordo com as perspectivas indicadas pela mesma.

Figura 60: Arrogância do espaço na Rua Maciel Pinheiro.



Fonte: ARAÚJO adaptado pela autora, 2015.

Figura 61 - Arrogância do espaço na Rua Maciel Pinheiro



Fonte: ARAÚJO adaptado pela autora, 2015.

A importância do espaço público para a sociedade soma-se aos ideais relacionados aos espaços de descanso, contemplação e convívio para rever as prioridades da rua Maciel Pinheiro e ir além, iniciando uma intervenção que visa a valorização de cidades para pessoas.

4.2.3 Leitura do lugar

Para obter uma melhor compreensão da área de intervenção, assim como de alguns pontos de seu entorno, fez-se necessário um diagrama com o mapa da leitura do lugar, mostrando, através de uma vista aérea, as vias, os usos, vegetação, condições climáticas e, como forma de apoio, algumas imagens dos principais pontos a serem observados.

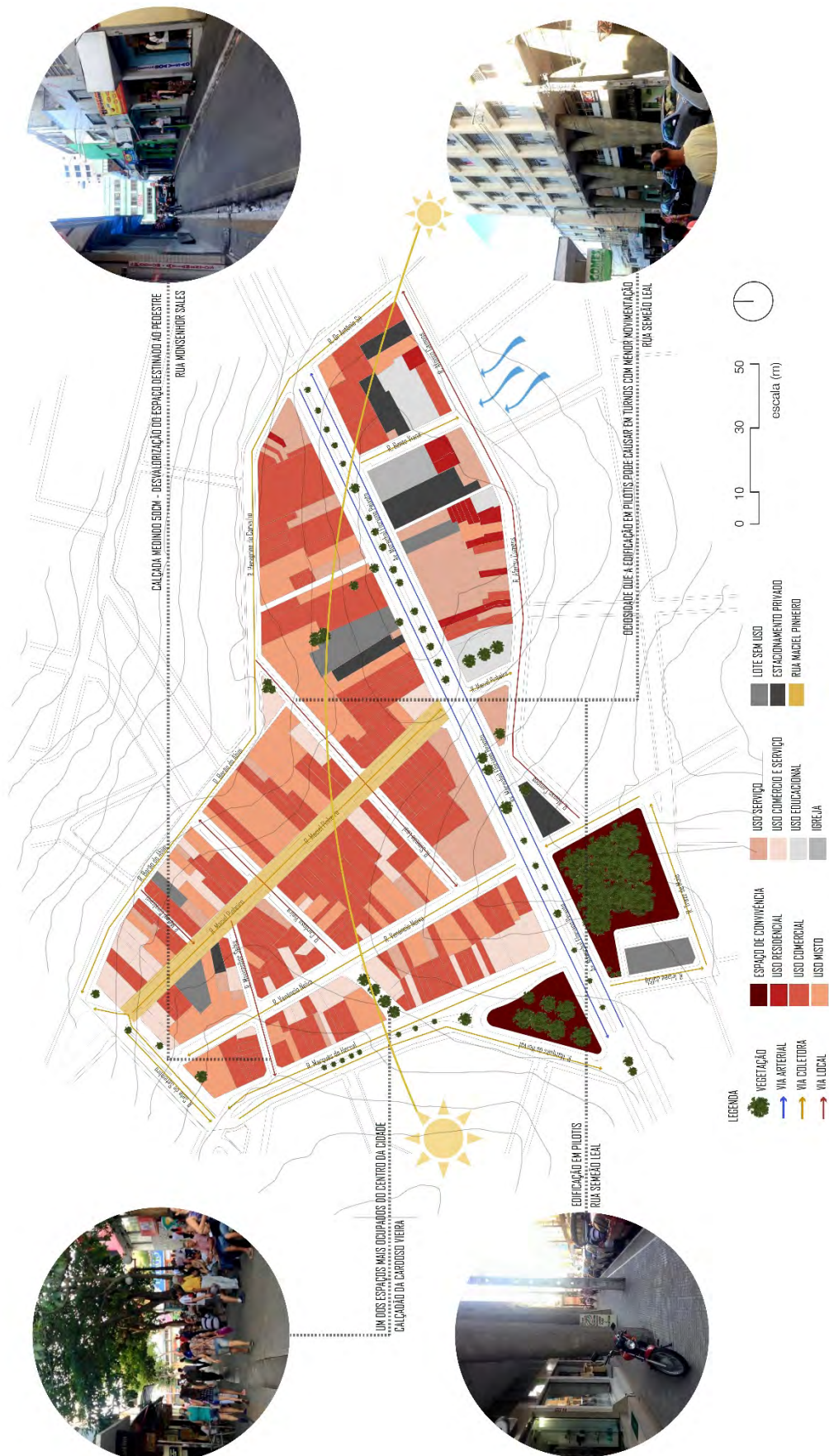
Na figura 62, as imagens inseridas retratam a atual situação em que se encontra a área de estudo, mostrando pontos, defeituosos em sua maioria, no entorno da rua Maciel Pinheiro. Ao observar o diagrama, é possível perceber que existe um espaço bastante ocupado pelas pessoas, o calçadão da Cardoso Vieira, o mesmo é bastante movimentado e utilizado pelo fato de ser o único ambiente de praça com serviços e locais para permanência. Mesmo aquelas que não vão ao Centro da cidade com o intuito de comprar ou resolver algo, frequentam o bairro simplesmente para estar nessa área de convívio, ainda que com elementos desqualificados, como os mobiliários degradados. Na vista que mostra o sentido rua Monsenhor Sales em direção à rua Marquês do Herval, é perceptível o quão desvalorizado é o espaço do pedestre, com a calçada medindo menos de 1m, já o espaço destinado ao veículo ocupa quase que a rua por completo, mesmo sendo notório o fato de que a largura dela é inviável para a circulação

desse meio de transporte, considerando as prioridades de usuários no meio urbano. Devendo, portanto, existir priorização do pedestre. As imagens que mostram a edificação projetada sobre pilotis existente na rua Semeão Leal, aponta o fato de que a mesma é capaz de acarretar diferentes problemáticas em termos de circulação ou utilização do espaço em que está inserida, uma vez que, no turno da noite, não há movimentação dos comércios, a fachada recuada pode causar insegurança aos usuários da via.

Na figura 63 o diagrama é composto por imagens que são voltadas à análise da área de intervenção principal, a rua Maciel Pinheiro. Observando, em um dos registros, a relação das fachadas da rua com a movimentação da mesma, ao mesmo tempo em que nota-se a circulação dos usuários em função dessa relação. Também consegue-se avaliar que o fluxo da via e as prioridades da mesma não convém, retratando a questão da arrogância do espaço e das necessidades do mesmo, vista anteriormente. Além disso, no cruzamento que retrata a vista da rua Maciel Pinheiro para a Av. Floriano Peixoto, consegue-se acompanhar alguns sentidos que se dão nas vias e a movimentação sobre elas, além de como e onde ocorre a espera do pedestre para cruzar seus espaços. De fato, o diagrama 2 retrata os espaços na Rua Maciel Pinheiro e algumas edificações ali existentes, em função das vias e circulação dos transeuntes. É importante perceber que os ângulos de algumas imagens mostram diversos fatores que irão servir como aspectos principais para o projeto de intervenção, como o número de espaço destinado aos estacionamentos, a largura da via destinada à circulação dos veículos, o espaço de convívio deficiente, porém ainda sendo utilizado, o mobiliário urbano, as calçadas, os espaços destinados aos pedestres com olhares menos relevantes e as fachadas das edificações, que devem ser sempre bem evidenciadas.

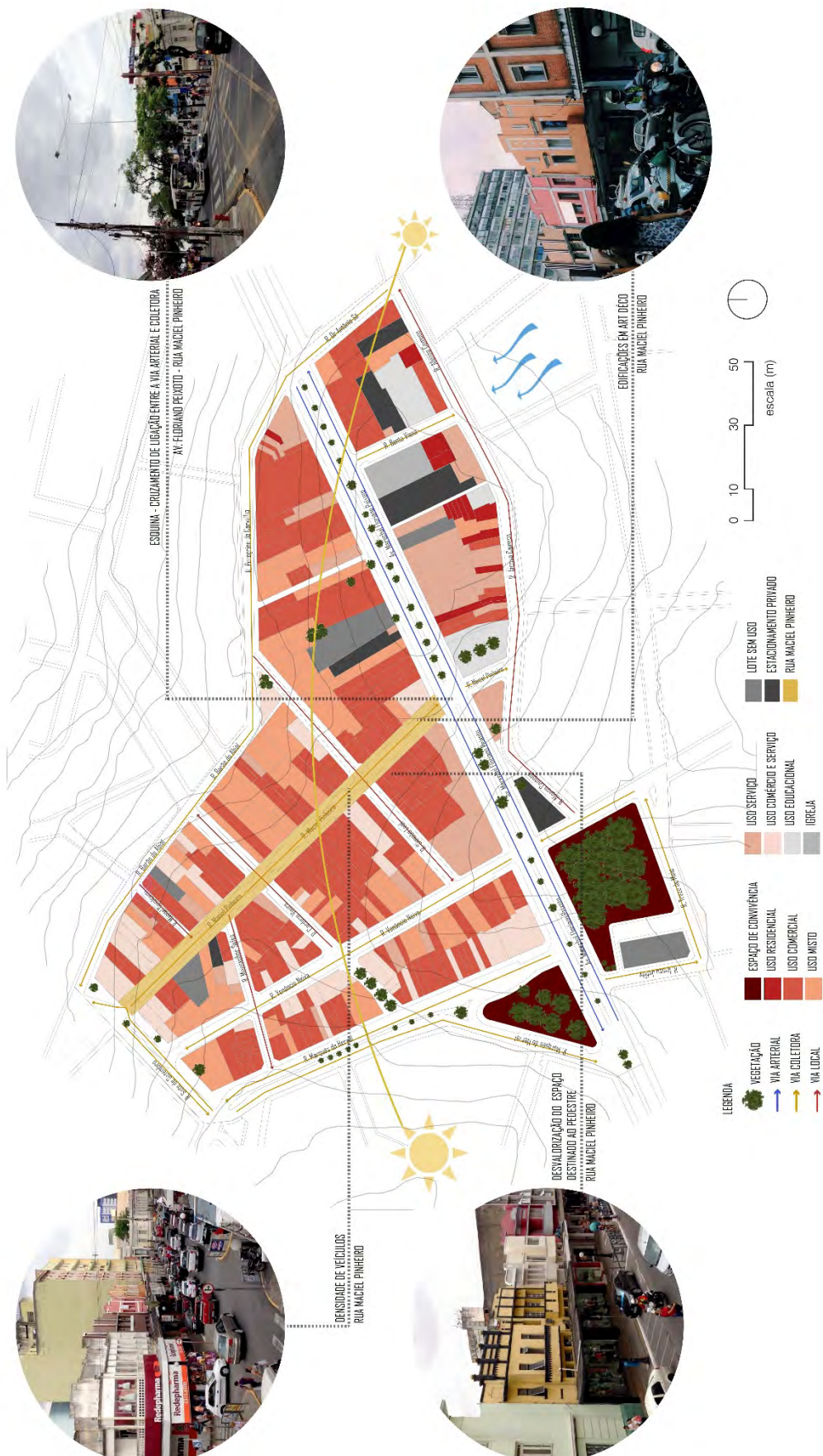
Para o conhecimento inicial da área de intervenção, bem como de todas as situações que a envolvem direta ou indiretamente, é de suma importância o diagrama e mapa de leitura do lugar. Posteriormente, os mapas temáticos detalharão mais cada ponto estudado, assim como a análise do comportamento dos pedestres, a análise das fachadas das edificações na rua Maciel Pinheiro e tabela de problemáticas, potencialidades e diretrizes.

Figura 62 - Diagrama 1 com mapa da leitura do lugar.



Fonte: SEPLAN adaptado pela autora, 2015

Figura 63 – Diagrama 2 com mapa da leitura do lugar.



Fonte: SEPLAN adaptado pela autora, 2015

4.2.4 Uso e ocupação do solo

Através da análise do uso e ocupação do solo, utilizando a produção de um estudo com cores para os diferentes usos dos lotes, é possível constatar que o uso se configura de forma heterogênea na maior parte da área, com predominância de áreas comerciais. A área de delimitação do mapa (figura 65) mostra também que os lotes destinados a residências ou usos mistos não são tão presentes nessa parte do bairro, embora ainda existam. A maioria dos lotes apenas residenciais estão localizados na rua Afonso Campos.

A rua Maciel Pinheiro é predominantemente de uso comercial de serviço, portanto, após o horário comercial, a via torna-se alvo do esquecimento e abandono. Ainda com alguns lotes de uso misto, contendo edificações com comércio ou serviço no térreo e residência no pavimento superior (ou nos outros pavimentos caso existam), é possível perceber a enorme diferença da circulação de pessoas na rua nos diferentes turnos (figura 64).

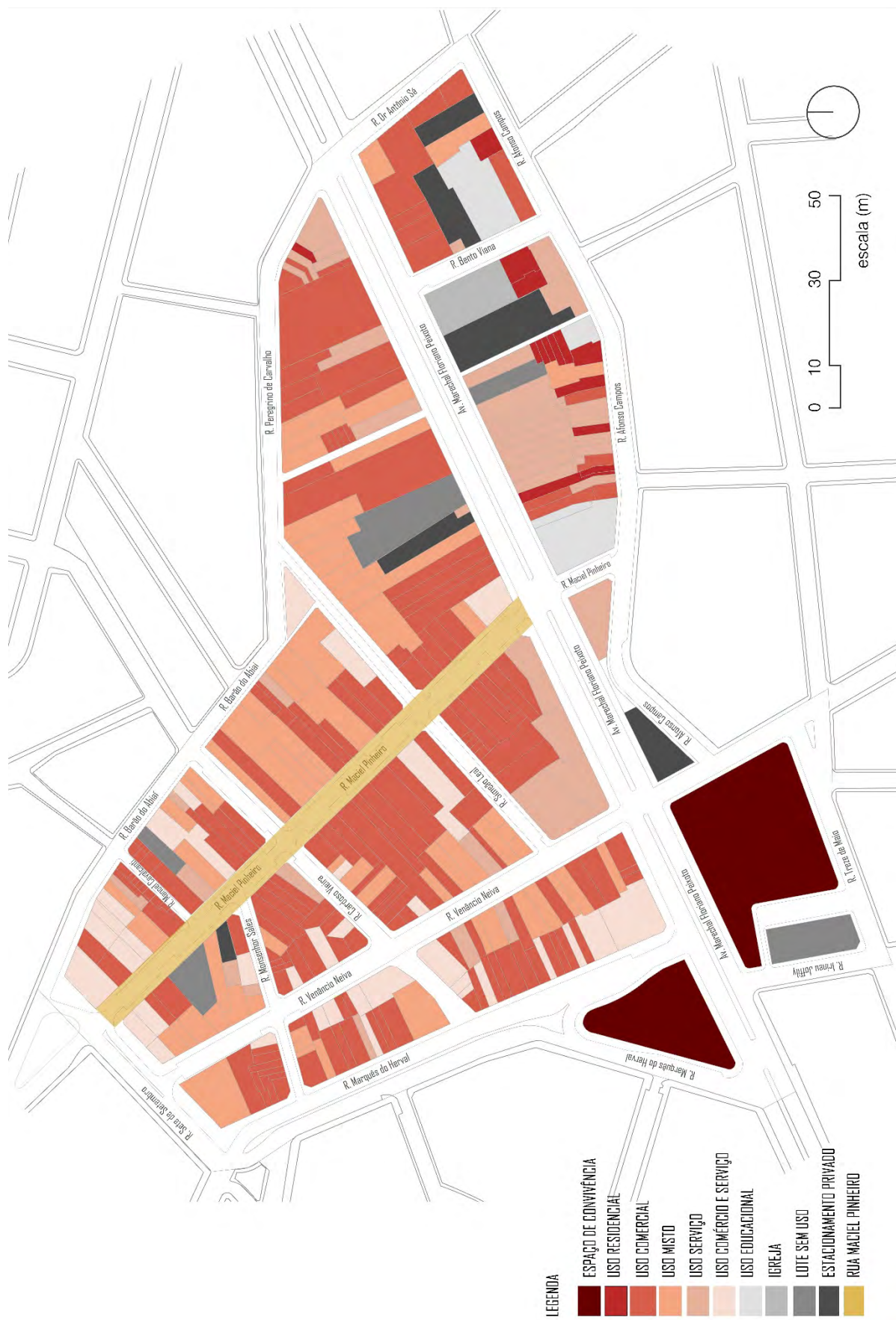
Figura 64 – Comparação entre os turnos na Rua Maciel Pinheiro



Fonte: ARAÚJO adaptado pela autora, 2015.

O uso e ocupação do solo é um dos pontos capazes de revitalizar esse espaço, uma vez que existem mais moradias ou usos mistos, maior é a movimentação em todos os turnos. Com essa análise, torna-se possível a proposição de novos usos em alguns lotes das quadras, de forma a equilibra-las com a relação pessoas, espaço público e edificações.

Figura 65 - Mapa de uso e ocupação do solo.



Fonte: SEPLAN adaptado pela autora, 2015.

4.2.5 Cheios e vazios

Na análise do mapa de cheios e vazios, pode-se perceber que há uma maior densidade de construções nas quadras mais centrais e que fazem limites com as Ruas Maciel Pinheiro, Venâncio Neiva, Cardoso Vieira, Simeão Leal, Monsenhor Sales e Manoel Cavalcanti. Isso se dá pelo fato de serem as ruas mais antigas e com maior adensamento de edificações de patrimônio histórico, as quais eram construídas com mais cheios, sem recuos ou, em algumas delas, sem quintal. Ainda é perceptível a presença de algumas edificações soltas e alguns vazios na delimitação da área estudada, sendo alguns desses lotes compostos por estacionamentos privados ou espaços livres de construção dentro do lote.

Ao analisar nos lotes os cheios e vazios, pode-se constatar diferentes aspectos sobre os usos em relação à segregação, abandono de terra ou má distribuição do solo. Neste caso, pelo fato de se tratar do Centro da cidade, a distribuição ocorre de forma equilibrada quanto a questão de cheios e vazios, sendo a maior preocupação os lotes com edificações construídas, porém abandonadas ou em desuso.

Figura 66 – Edificação da Aluísio Calçados atualmente em desuso.



Fonte: ARAÚJO, 2015.

4.2.6 Sistema viário

As vias existentes no perímetro estudado atendem principalmente ao trânsito de veículos, existindo, portanto, uma via arterial disposta na Av. Floriano Peixoto seguindo nos dois sentidos e fazendo a ligação de um bairro a outro. As vias coletoras, dispostas em onze ruas, como se pode observar no mapa (figura 69), facilitam a movimentação de uma região para outra dentro da área analisada, todas levando a circulação à via arterial. As vias locais, dispostas em cinco ruas, são aquelas que não possuem nenhum tipo de ligação direta com a via arterial, sendo usadas apenas para movimentações mais próximas.

Diante da análise do mapa, nota-se que as vias mais relevantes são aquelas em que sua função é o real deslocamento entre os lugares mais distantes. A via arterial e coletora, por sua vez se encaixam nessa descrição, já as vias locais, as quatro delas que estão inseridas próximo à rua Maciel Pinheiro, são inadequadas para circulação dos veículos quando estudada a relação delas e do seu entorno. O ponto principal para a intervenção, referente ao sistema viário, é a percepção das vias que realmente são necessárias para que haja circulação de veículos, direcionando novos usos àquelas que não têm esta mesma importância.

Figura 68 – Cruzamento da Av. Floriano Peixoto com a rua Maciel Pinheiro.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

4.2.7 Transporte público

O transporte público está em terceiro lugar no ranking das prioridades dos meios de transportes, sendo o pedestre e o ciclista em primeiro e segundo lugar respectivamente. Portanto, é de grande relevância a existência de rotas de qualidade e bem solucionadas dentro do meio urbano, fazendo com que o transporte circule de forma rápida e atenda corretamente à população da cidade.

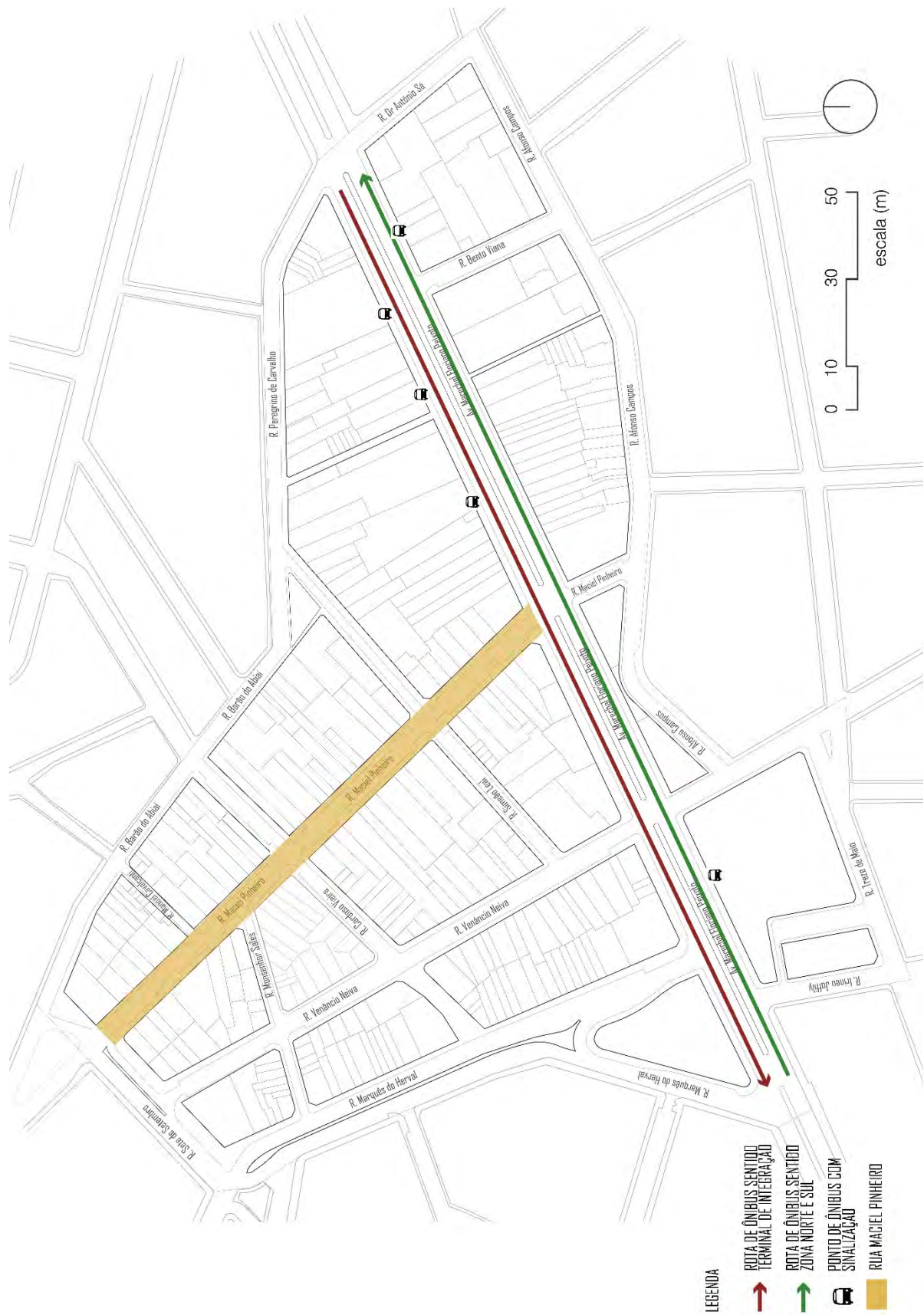
O mapa (figura 71) mostra as rotas de ônibus existentes nos dois sentidos da via arterial, Av. Floriano Peixoto, bem como os pontos de ônibus com sinalização dispostos na mesma. Portanto, é possível perceber que, embora a distribuição dos pontos seja mais concentrada em um dos espaços da via, na poligonal da área estudada essa solução tem atendido de forma razoável os usuários quanto a questão de localização dos pontos. De fato, dado que a quantidade existente de transporte atende à demanda do centro, a maior problemática desse meio de transporte está relacionada a falta de prioridade do mesmo no perímetro urbano, através de vias rápidas e direcionais, que acarreta no tempo de espera dos usuários, além dos veículos públicos sem qualidade.

Figura 70 – Usuário pegando ônibus na Av. Floriano Peixoto.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Figura 71 - Mapa de transporte público.



Fonte: SEPLAN adaptado pela autora, 2015.

4.2.8 Estacionamento

No mapa de estacionamento é possível perceber a distribuição dos estacionamentos no perímetro estudado, havendo, portanto, diferentes zonas. A zona azul é caracterizada por ser um espaço de estacionamento na via, destinado ao carro e à moto, cobrando uma taxa de R\$1,50. As zonas livres são aquelas em que os veículos podem estacionar sem cobrança. Existindo também as zonas destinadas a moto táxi, táxi, viaturas e ambulâncias, além dos estacionamentos privados, localizados em alguns lotes.

A predominância de zona azul é visível, porém, nas ruas mais centrais e principalmente na rua Maciel Pinheiro, a maioria das pessoas que estacionam na via são proprietárias de lojas que deixam seu veículo parado o dia inteiro (figura 72), como foi visto no tópico que retrata os detalhes da pesquisa de campo. Esse acontecimento faz-se repensar sobre a utilização do veículo motorizado particular para o deslocamento ao centro e o estímulo sobre o mesmo.

De fato, a divisão de estacionamentos no espaço urbano é um aspecto complexo, pois como se sabe uma das soluções para a mobilidade é a retirada dos estacionamentos nas vias, dando maior prioridade aos pedestres, ciclistas e transporte público

Figura 72 – Estacionamento sem rotatividade da rua Maciel Pinheiro.



Fonte: ARAÚJO, 2015.

4.2.9 Vegetação

A ocorrência de vegetação no meio urbano é de grande importância para que haja uma harmonia na relação ambiental com as construções e espaços da cidade. Neste caso, o mapa mostra a distribuição de forma desordenada. Ainda que nos espaços de praça e de convívio exista uma vegetação que atenda às necessidades, no decorrer das vias mais centrais, incluindo a rua Maciel Pinheiro, não há a ocorrência de vegetação, trazendo desconforto quanto às questões climáticas aos usuários.

Um ponto importante quando se trata da distribuição da arborização nas vias em que existe grande acervo de edificações do patrimônio histórico, como a rua Maciel Pinheiro, é a necessidade do planejamento adequado. Pois, para que a possível inserção de vegetação seja feita de forma satisfatória, é necessário que haja sombreamento e conforto, mas ao mesmo tempo a preocupação em não esconder totalmente as fachadas das edificações.

Figura 74 – Ausência de arborização na Rua Maciel Pinheiro.



Fonte: SEPLAN adaptado pela autora, 2015.

Figura 75 - Mapa de vegetação.



Fonte: SEPLAN adaptado pela autora, 2015.

4.2.10 Mobiliário urbano

O mobiliário urbano é a distribuição coletiva de equipamentos instalados nas ruas e nos espaços públicos, ele representa parte da identidade do meio em que está inserido, sendo de caráter característico. Quando bem planejados os mobiliários urbanos conseguem gerar conforto a todos os usuários das ruas em que estão inseridos. O mapa mostra a distribuição de alguns mobiliários na área delimitada. Nota-se que os equipamentos de postes são dispostos de forma equilibrada, porém alguns dos que existem estão quebrados e, no turno da noite, a iluminação não ocorre com qualidade. Já os bancos são dispostos de forma insatisfatória, uma vez que não há ocorrência significativa da presença dos mesmos. Na rua Maciel Pinheiro existem alguns *parklets*⁴, porém estes encontram-se em estado degradado (imagem 76).

Figura 76 - O estado do mobiliário do *parklet* na Rua Maciel Pinheiro.



Fonte: ARAÚJO, 2015.

⁴ Espaço público e de convivência, produzido com estrutura diferenciada e geralmente implantado em vagas de estacionamento.

Figura 77 - Mapa do mobiliário urbano.



Fonte: SEPLAN adaptado pela autora, 2015.

Rotação dos mapas

Nos mapas até aqui observados utilizou-se o Norte para cima como base de orientação para a análise do sítio, disposta nas figuras anteriores. Porém, nas análises adiante, bem como no tópico que trata sobre os esquemas conceituais da proposta, fez-se necessário a rotação dos mapas para focar no núcleo central, como também, em alguns momentos, focar especificamente na rua Maciel Pinheiro. Para melhor compreensão e leitura de agora em diante, a figura 78 mostra um esquema de diagrama que ilustra tal rotação.

Figura 78 – Diagrama direcionando a rotação dos mapas



Fonte: SEPLAN adaptado pela autora, 2015.

4.2.11 O comportamento dos pedestres

Para se obter maiores detalhes especificamente na rua Maciel Pinheiro, em parceria com o LABRUA, fez-se um levantamento *in loco* do comportamento dos pedestres em relação à via. Essa coleta foi realizada levando em consideração a técnica dada por Gehl e Svarre (2013), consistindo na descrição das atividades as quais os pedestres realizavam no momento do levantamento, sendo elas: adultos em pé, adultos em pé conversando, adultos fazendo algo, adultos sentados, crianças sentadas ou em pé e crianças brincando. Além disso, dada as diferentes classificações de fachadas, vistas no tópico 2.5.1, fez-se também um levantamento das mesmas no turno diurno e noturno, tornando possível examinar o desempenho na rua em diferentes momentos do dia. Para realização de tal atividade, criou-se perfis de ambos os lados da via, através de fotos feitas de cada fachada individualmente e depois montadas em um só plano, utilizando um software de edição de imagens.

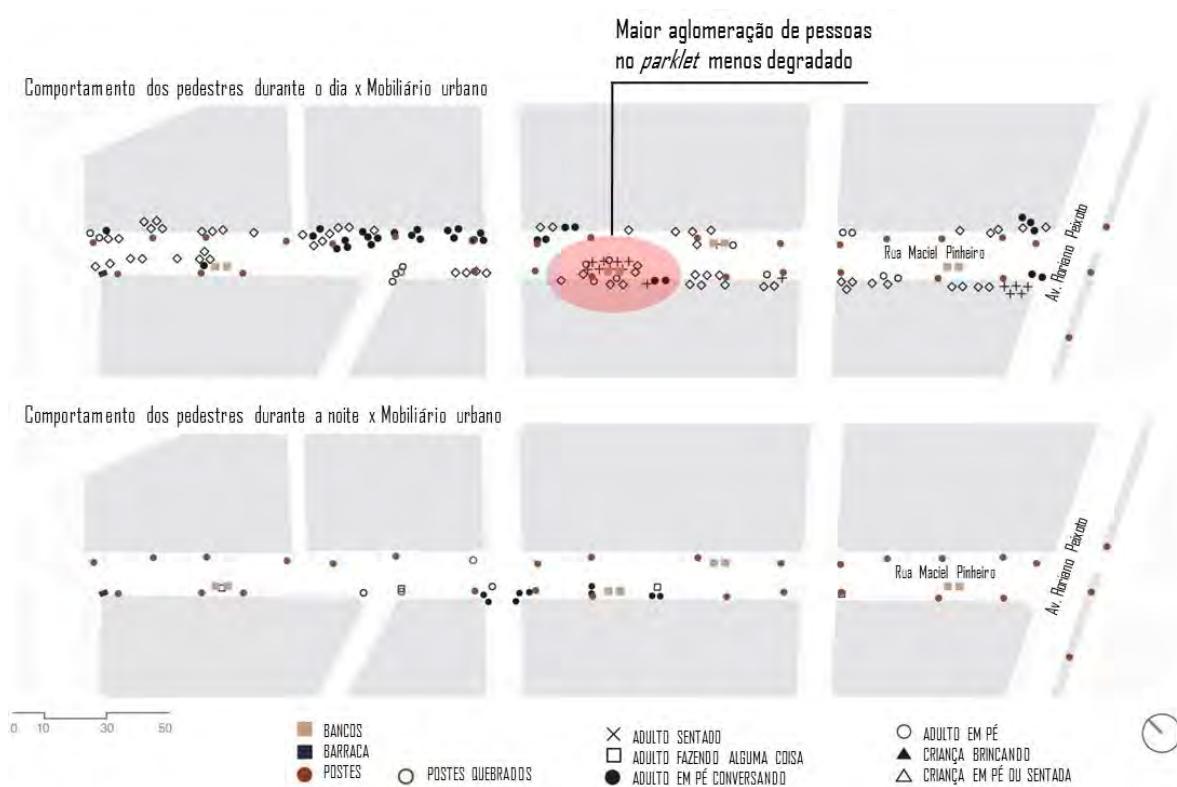
Dessa forma, utilizando tais dados e a metodologia em estudo, analisou-se os perfis da Maciel Pinheiro para classificar as fachadas, categorizando-as em ativas, convidativas, mistas, monótonas ou inativas. Essa catalogação é proposta por Gehl e Svarre (2013) para que se possa avaliar a qualidade do espaço urbano, sugerindo que a análise ocorra em um intervalo de 100m, examinando nas edificações a quantidade de aberturas, os detalhes arquitetônicos e a variação de função dos blocos. Sendo consideradas ativas o conjunto de pequenas unidades e muitas aberturas, variedade de funções, predominância de articulação vertical, nenhuma unidade cega e poucas unidades passivas; convidativas, aquelas que possuem unidades relativamente pequenas, algumas variações de funções e poucas unidades cegas e passivas; mistas, aquelas com unidades grandes e pequenas, certa variedade de funções e poucas unidades passivas ou cegas; monótonas, aquelas com grandes unidades e poucas aberturas, variação de função quase inexistente, muitas unidades cegas ou desinteressantes; e inativas, as que possuem grandes unidades com poucas ou nenhuma abertura, nenhuma variação de função e unidades passivas ou cegas.

Dessa forma, após a coleta de todos os dados, cruzou-se os levantamentos e analisou-se a relação entre aspectos como o espaço público e o comportamento dos pedestres na rua Maciel Pinheiro, como se pode observar mais adiante.

Comportamento dos pedestres e o mobiliário urbano

O comportamento das pessoas na rua é, também, influenciado pela disposição do mobiliário urbano que ali existe. No caso da Maciel Pinheiro, a atividade mais intensa do pedestre acontece em um dos *parklets* dispostos na via, o único com mobiliário passível de utilização, embora esteja ainda depredado. Percebe-se, então, que a qualidade do desenho urbano e a manutenção desses espaços de transição é algo determinante no uso dos espaços públicos. Uma vez que o conjunto do mobiliário urbano se encontrar adequado e em bom estado de conservação, maior uso e aglomeração de pessoas ele terá.

Figura 79 - Mapa da relação entre o comportamento dos pedestres e o mobiliário urbano.



Fonte: LABRUA adaptado pela autora, 2015.

Comportamento dos pedestres e análise das fachadas

Observando a análise das fachadas durante o dia, percebeu-se que a maioria das quadras da via são ativas. Das oito quadras existentes, cinco delas foram consideradas ativas, duas foram consideradas convidativas e apenas uma foi considerada mista. Já no turno da noite, as quadras foram todas consideradas inativas, pois a maioria delas são fechadas com portas de enrolar.

Figura 80 – Fotomontagem das fachadas durante o dia em um trecho da Rua Maciel Pinheiro



Fonte: LABRUA, 2015.

Devido ao uso predominantemente comercial à noite quase nada funciona, ocasionando diminuição considerável no fluxo de pessoas. Muito embora, no início da noite ainda é possível ver alguns transeuntes, seja devido ao controle de estoque das lojas ou ao retorno à casa. Onde existe uso residencial e de serviço, como hotéis ou pousadas, há movimentação, mesmo que menos intensa, ocasionando também na presença de pontos temporários de prestação de serviço, como churrasquinho e moto-táxis, por exemplo. (figura 81).

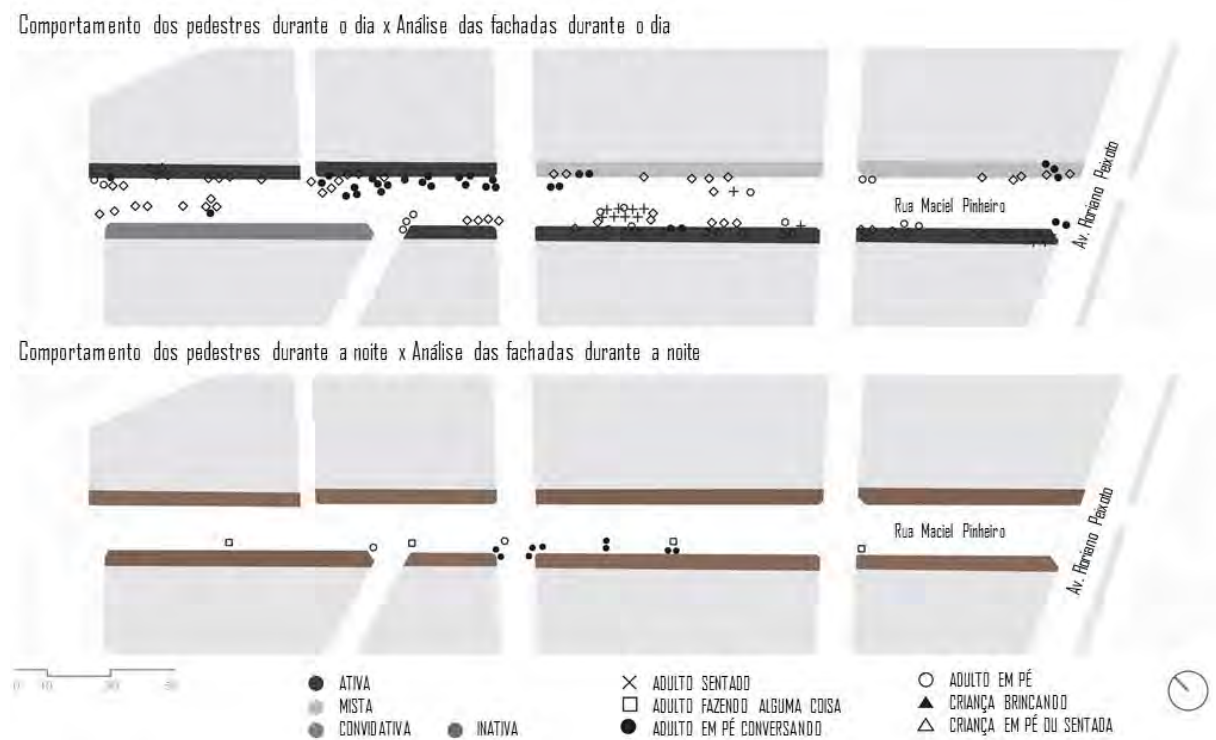
Figura 81 – Pessoa circulando no turno da noite na Rua Maciel Pinheiro



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Diante disso, observou-se que a rua Maciel Pinheiro apresenta um fluxo intenso de pessoas e de veículos durante o dia e dentro da faixa de horário comercial, uma vez que a oferta de serviços e comércios funciona nesse período. Também foi observado que, devido aos hotéis e pousadas ali presentes, a noite a via oferece serviços temporários de alimentos, voltando de certa forma olhos para a rua, mesmo que em pouca densidade e movimentação, comparado ao turno da manhã (figura 82).

Figura 82 - Mapa da relação entre o comportamento dos pedestres e análise das fachadas.



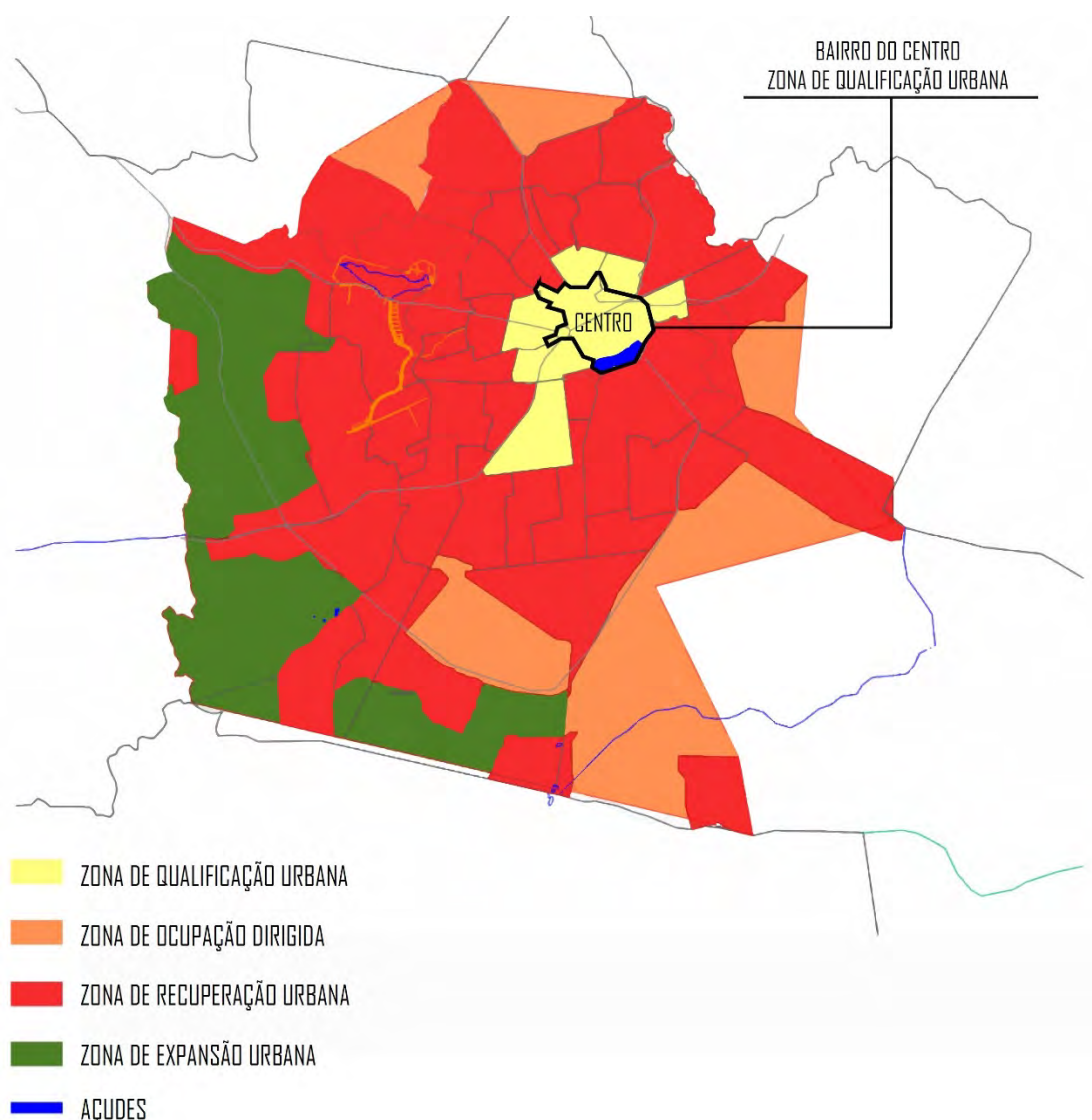
Fonte: LABRUA adaptado pela autora, 2015.

De fato, os diagnósticos aqui apresentados sobre o comportamento dos pedestres mostraram que a relação entre o mobiliário urbano e o uso da edificação influencia diretamente na caminhada das pessoas na via em estudo. Notando-se, no caso dos mobiliários, que a qualidade do mesmo deve ser preservada para aglomeração e permanência das pessoas. No caso das fachadas, a grande maioria é ativa no período diurno, enquanto à noite os térreos inativos predominam. Tal observação acarreta a percepção de que há uma disparidade no fluxo de pessoas apenas em um dos turnos. Portanto, existe uma necessidade de maior variedade de funções urbanas na rua, valorização dos elementos de mobiliário e planejamento estratégico no uso e ocupação do solo, refletindo na maior movimentação da via.

4.2.12 Aspectos Legais

O município de Campina Grande tem seu território dividido em Macrozona Urbana e Macrozona Rural, sendo a primeira destinada ao atendimento de atividades urbanas, como residências, comércios, serviços e outras referentes a esse meio. Na Macrozona Urbana compreende-se as quatro seguintes zonas: Zona de Qualificação Urbana, Zona de Ocupação Dirigida, Zona de Recuperação Urbana e Zona de Expansão Urbana. Já a Macrozona Rural é destinada a atividades agropecuárias, extrativistas, entre outras (PLANO DIRETOR, 2006). Na figura 68 o mapa mostra a distribuição das zonas existentes na Macrozona Urbana da cidade de Campina Grande percebendo-se, portanto, que o bairro do Centro, onde encontra-se a área de intervenção proposta, está inserido na Zona de Qualificação Urbana.

Figura 83 – Mapa de zoneamento dos bairros, Campina Grande.






Fonte: Plano Diretor adaptado pela autora, 2015.

A Zona de Qualificação Urbana caracteriza-se por usos múltiplos, sendo possível a intensificação do uso e ocupação do solo, em virtude das condições físicas serem propícias. Seus objetivos são o ordenamento e adensamento construtivo, o qual permite o adensamento da população onde ainda seja possível, como forma de aproveitar a infraestrutura disposta, evitar uma saturação no sistema viário e ampliar a disponibilidade de espaços de lazer, espaços verdes e equipamentos urbanos (PLANO DIRETOR, 2006).

4.2.13 Problemáticas, potencialidades e diretrizes

A tabela abaixo apresenta imagens que retratam as problemáticas encontradas na área de intervenção da rua Maciel Pinheiro, seguidas de algumas descrições sobre as potencialidades do local e as diretrizes para solução.

Quadro 1: Quadro resumo – Problemáticas, potencialidade e diretrizes.

IMAGENS	PROBLEMÁTICAS	POTENCIALIDADES	DIRETRIZES
	Desrespeito constante à faixa de pedestre e aos espaços destinados a este.	-	Propor opções que melhorem a circulação dos usuários da via.
	Poucos espaços que dizem respeito ao pedestrianismo.	A via tem potencial para melhor distribuição dos seus espaços.	Propor qualificar os espaços para os pedestres.
	Engarrafamento no trânsito e muito espaço destinado ao estacionamento.	A rua tem grande circulação de pedestres devido ao setor comercial.	Propor retirar os estacionamentos e deixar o espaço livre para os pedestres.

	Grande densidade de veículo motorizado particular disposto na via.	-	Propor redesenho da via pensando no fluxo e priorizando o pedestre.
	Mobiliário urbano degradado e com ausência de pessoas utilizando do mesmo.	O espaço em que está inserido esse mobiliário é um <i>parklet</i> , área de convivência e descanso.	Utilizar do espaço para propor mobiliários qualificados.
	Lâmpadas amarelas com iluminação inadequada, tornando a via esquisita e sem a presença de pessoas.	Os mobiliários dos postes podem ser utilizados para iluminar o espaço e atrair usuários para a via no turno da noite.	Propor iluminação adequada.
	Fachadas inativas durante o turno da noite.	Em alguns lotes o uso do pavimento térreo é comercial e o pavimento superior é residencial, sendo eles de uso misto.	Determinar uma porcentagem padrão na via para lotes de usos mistos.
	Após o horário comercial, a rua perde a movimentação e é abandonada.	A rua tem potencial para utilizar estratégias de ocupação do espaço público em todos os turnos.	Propor novos usos para que se tenha movimento na via no turno da noite.
	Mobiliário urbano degradado e também com ausência de usuários no turno da noite.	O mobiliário urbano tem o potencial de unir pessoas no espaço para descanso ou convívio.	Propor novos mobiliários que permitam a permanência das pessoas.

Fonte: Acervo pessoal, 2015.

5. MEMORIAL JUSTIFICATIVO

As cidades brasileiras foram um grande alvo das características modernistas no que se diz respeito ao urbanismo, impondo sempre a grande valorização dos veículos motorizados. Como atualmente já existe maior conscientização por partes de algumas pessoas e órgãos, assim como foi visto nos tópicos anteriores, já é perceptível quais medidas a serem tomadas para melhoria tanto dos espaços público, quanto da cidade e sua mobilidade de maneira geral.

Sendo Campina Grandes um desses municípios também com resquícios do movimento modernista, os diversos espaços presentes na cidade causam diferentes percepções às pessoas que por eles circundam. Aspectos referentes ao caos no trânsito, falta de planejamento das rotas, transporte público desqualificado, além de praças e espaços públicos, que deveriam acolher os pedestres, abandonados ou, muitas vezes, locados em lugares inviáveis. A rua Maciel Pinheiro é uma das mais importantes da cidade e, pelo fato de localizar-se no centro da cidade, tem grande potencialidade sobre esta. Entretanto, como já mostrado, a rua tem enorme deficiência quanto ao fluxo e movimentação, uma vez que a noite se torna um lugar ocioso e abandonado. Dessa forma, objetivou-se através deste trabalho a elaboração de um projeto capaz de curar tal deficiência na via, como forma de cicatrizar esse lugar e revigorar sua força através de novos usos e novas funções. Dado em vista a utilização das edificações da rua para predominância comercial, propõe-se uma redefinição no uso e ocupação do solo e o redesenho do espaço público da rua Maciel Pinheiro, de tal forma que a movimentação na rua ocorra em diferentes turnos do dia e que as pessoas que ali circulam diariamente possam ter opções de descanso, convívio e lazer.

A escolha em dispor uma nova função tanto para a Maciel Pinheiro, quanto para as ruas de ligação dela com o entorno, resulta nas características do meio urbano como um todo, que desempenha papel importantíssimo na cidade e no cotidiano de toda a sociedade. Com a melhoria da qualidade dos espaços públicos há, conseqüentemente, a melhoria na qualidade de vida da população, uma vez que os espaços, quando bem planejados, tornam os seus moradores e o seus usuários pessoas mais inspiradas. Enquanto isso, quando o espaço não é bem planejado, torna-se desorganizado e toda a sua bagunça gera, na população que o cerca, sentimento de indiferença e insensibilidade, por isso muitas vezes os lugares abandonados e mau cuidados tornam-se palco da criminalidade e marginalização.

5.1 DIRETRIZES PARA A PROPOSTA

Além dos estudos aprofundados na área de intervenção, através das análises dos questionários e dos mapas temáticos que serviram de embasamento, para que se pudesse chegar ao desenvolvimento do anteprojeto de intervenção, utilizou-se algumas diretrizes como forma de nortear o partido, sendo estas:

- Redefinição do uso e ocupação do solo;
- Distribuir os usos de forma a equilibrar a movimentação na via em todos os turnos;
- Propor implantação de quiosques de serviços;
- Desenvolvimento do desenho urbano potencializando as edificações;
- Transformar a via em uma rua compartilhada;
- Refazer o desenho do piso de acordo com os espaços;
- Promover a interação e conectividade da rua com o seu entorno;
- Promover permanência da população no espaço;
- Promover a contemplação na relação homem, edificações e espaço público.

5.2 PROGRAMA DE NECESSIDADES

O programa de necessidades tem como principal objetivo atender às expectativas dos usuários da rua Maciel Pinheiro. Para tanto, utilizando da opinião popular como um diagnóstico real da situação do lugar de intervenção, pôde-se absorver os desejos das pessoas e aplica-los no programa de necessidades. Na proposta para a revitalização da área de intervenção, colocar em prática os itens citados pelos entrevistados, referentes à arborização, valorização dos pedestres e dos mobiliários urbanos, assim como utilizar as estratégias mostradas nas diretrizes projetuais, faz com que a qualidade do anteprojeto seja equivalente aos desejos dos indivíduos que circulam dentro da cidade. O equilíbrio entre os aspectos técnicos para planejamento, vistos como embasamento no referencial teórico, e a voz popular dada através da pesquisa de campo, faz dos indivíduos agentes participantes do processo de transformação urbana.

O programa de necessidades conta com um espaço compartilhado na rua Maciel Pinheiro, democratizando e valorizando principalmente os pedestres; acessos e passeios; retirada dos estacionamentos, estimulando às pessoas a utilizarem outro meio de se deslocarem ao Centro que não seja o veículo motorizado particular; inserção de bicicletários; redefinição

dos usos em alguns lotes; inserção de arborização; espaços públicos de lazer contemplativo e aquisitivo, como lanchonetes; mobiliários urbanos qualificados e bem dispostos.

Item 1 – Rua compartilhada: Transformar a via em um espaço compartilhado como forma de propiciar maior democracia no espaço para todos os usuários, obedecendo a pirâmide inversa do tráfego para as prioridades. Nesse processo existe um cuidado no desenho do piso, para que o mesmo seja capaz de orientar os usuários de forma clara, e na cota de nível, que deve ser a mesma em todos os pontos da rua.

Item 2 – Acessos, passeios e conexão com o entorno: Os acessos, passeios e conexão com o entorno devem propiciar interatividade, deixando bem claro todos os pontos de ligação com as outras vias, cruzamentos elaborados cuidadosamente, bem como a circulação, priorizando a sempre a democracia.

Item 3 – Retirada do estacionamento para veículo motorizado: A retirada do estacionamento para veículo motorizado é feita como solução para que não ocorra aglomeração destes na via, deixando os espaços livres para circulação dos pedestres. Além disso, essa solução objetiva estimular as pessoas a não irem de veículo motorizado particular ao Centro com o intuito de estacionar, apenas como carona de ida e volta se necessário, algo que já acontece com frequência na via, mas que utilizem outros meios de transportes para locomoção, como a caminhada, a bicicleta e o ônibus. Para que isso ocorra, é preciso aliar a melhoria do sistema de transporte público.

Item 4 – Paraciclos: A instalação de paraciclos (elemento semelhante ao bicicletário) serve como estímulo para que a população de usuários da rua utilize a bicicleta como meio de transporte para se deslocar ao Centro da cidade e à Rua Maciel Pinheiro, visto que não terão a preocupação de onde estacioná-la.

Item 5 – Transporte público: Visto, na análise do mapa temático referente ao transporte público, que os pontos de ônibus existentes atendem à demanda que ali se encontra no Centro da cidade, o problema maior é a espera longa dos usuários nos pontos de ônibus, uma vez que estes acarretam muito tempo em sua circulação pela cidade. Conte-se, portanto, na proposta deste trabalho, que exista uma melhoria do sistema de transporte público em relação às suas linhas e sobretudo nas suas faixas prioritárias, para que eles possam realizar suas paradas com

eficácia e rapidez, aumentando o interesse das pessoas em utilizá-los e, assim, diminuindo a quantidade de carros na rua.

Item 6 – Redefinição dos usos em alguns lotes: A redefinição dos usos em alguns lotes adota, com a possível parceria do poder público, a imposição de que em todas as quadras da Rua Maciel Pinheiro deve haver no mínimo dois lotes com uso residencial ou misto e dois com uso de comércio e/ou serviço que funcione nos três turnos. Essa solução é adotada com o objetivo de trazer a via novos usos, que não sejam esses apenas de comércio e serviço, como também de moradias, visto que existe pouca na localidade aqui estudada. Além disso, com esse decreto e o aumento das edificações com usos mistos incluindo o residencial, tem-se a correção do fato de haver desertificação da via no turno da noite.

Item 7 – Arborização: A inserção da arborização como forma de proteger os usuários dos aspectos que dizem respeito ao clima da cidade, gerando conforto no ato da caminhada ou permanência no espaço público. Porém, é importante ressaltar os cuidados utilizados para que a vegetação não impeça a visualização total das edificações presentes na via, uma vez que estas são parte do patrimônio histórico e cultural da cidade.

Item 8 – Lazer aquisitivo: Levando em consideração o fato da rua ser predominantemente comercial, o lazer aquisitivo tem função de obter mais espaços de serviço, como por exemplo quiosques com lanchonete, restaurante e cafés, que funcionem nos três turnos e durante os sete dias da semana, gerando movimentação contínua no espaço público.

Item 9 – Lazer contemplativo: Implantação de espaços para convivência, espaço para eventos temporários, opção de descanso que incentivem a contemplação das edificações em art déco, assim como da vida cotidiana que ocorre na via. Além de existir espaços para diferentes públicos (criança, adulto, idoso) com abrangente inclusão social.

Item 10 – Mobiliário urbano: Instalação de mobiliários qualificados, de tal forma a permitir a permanência das pessoas no lugar, uma vez que exista a preocupação em se ter e manter em manutenção equipamentos que atendem à demanda de forma satisfatória. Já o sistema de iluminação, pensou-se na sua instalação com os mesmos postes que existem na via, restaurando os que estão em estado degradado e trocando as lâmpadas amarelas por lâmpadas fluorescentes, capazes de gerar maior claridade para o ambiente.

Quadro 2: Quadro resumo - Programa de necessidades

PROGRAMA DE NECESSIDADES – RUA MACIEL PINHEIRO	
1.	Rua compartilhada;
2.	Acessos, passeios e conexão com o entorno;
3.	Retirada de estacionamento para veículo motorizado;
4.	Bicicletário;
5.	Transporte público;
6.	Redefinição dos usos em alguns lotes;
7.	Arborização
8.	Lazer aquisitivo:
8.1	Lanchonetes;
8.2	Quiosques.
9.	Lazer contemplativo:
9.1	Espaços de convivência;
10.	Mobiliário urbano.

Fonte: Acervo pessoal, 2015.

5.3 ESQUEMAS CONCEITUAIS PRELIMINARES

Para que se tornasse possível a elaboração da proposta de intervenção, fez-se necessário, após os estudos e diagnósticos, bem como as diretrizes analisadas, a elaboração de esquemas capazes de conceituar as propostas preliminares da solução adotada.

Utilizando, portanto, os itens do programa de necessidade, dá-se forma aos esquemas conceituais que mostram as percepções sobre as mudanças que foram propostas no núcleo central da delimitação, além das mudanças específicas na rua Maciel Pinheiro. Ao analisar a figura 84, tem-se a exposição de como funciona atualmente as vias e as alterações feitas na proposta, em ordem. A primeira, referente à circulação dos veículos; a segunda, referente às alterações no que diz respeito ao estacionamento; a terceira, referente às modificações no uso e ocupação do solo especificamente direcionados a rua Maciel Pinheiro; e a quarta, referente às propostas de vegetação. Mais adiante, tem-se detalhadamente a justificativa de tais conceitos, com as propostas preliminares.

Figura 84 – Diagrama de esquemas conceituais preliminares.

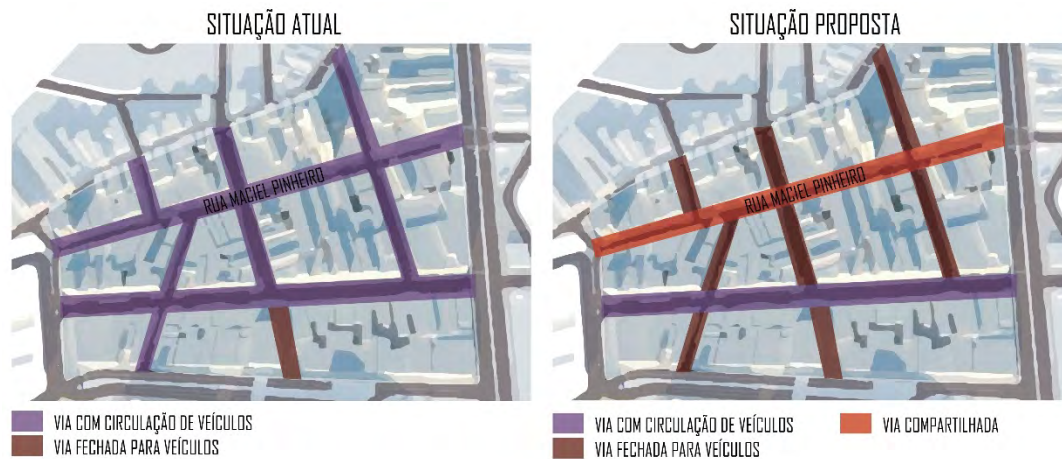


Fonte: Acervo pessoal, 2015.

5.4 REORGANIZAÇÃO DO FLUXO

O fluxo da situação atual, no núcleo central no bairro do Centro, ocorre de maneira que prioriza a circulação de veículos motorizados, sendo os mais comuns os particulares. Visto que, as únicas vias relevantes para que se tenha essa circulação, são as vias coletoras que se ligam à arterial, sendo esta última a principal via de ligação dos bairros, notou-se então que as ruas menores são consideradas vias locais e utilizadas apenas para movimentações próximas, podendo estas serem feitas a pé ou em transporte leve, como a bicicleta. Portanto, a proposta de fechá-las para que não haja passagem de veículos ressalva princípios como o urbanismo tradicional e o espaço público direcionado à valorização dos pedestres.

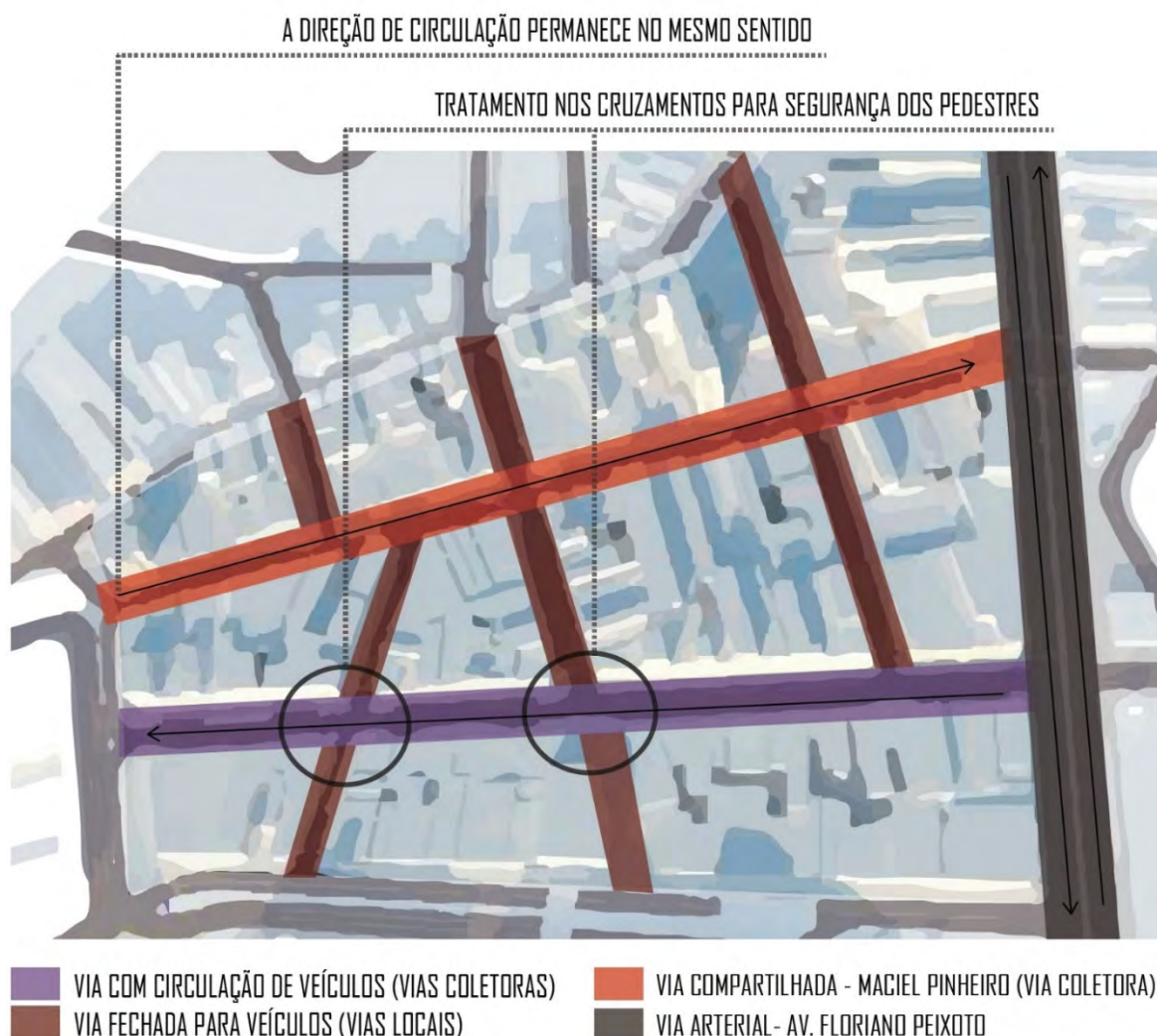
Figura 85 – Esquema conceitual de fluxo.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Por conseguinte, a rua Maciel Pinheiro é uma via coletora e, muito embora houvesse interesse preliminar em torna-la também fechada para passagem de veículos, observou-se que existe necessidade para essa circulação dos transportes no lugar. A via é composta por alguns usos residenciais e em muitos momentos é preciso deslocamento de mudanças ou reformas, sendo preciso transportar grande quantidade de materiais ou mobílias, bem como transportar hóspedes que utilizam das atividades hoteleiras ali presentes. Além disso, nas visitas técnicas e pesquisas de campo, percebeu-se que a via teve seu crescimento no setor comercial e, portanto, há uma inevitabilidade de carga e descarga de estoque. É importante ressaltar que a proposta conta com a fiscalização em horários intercalados para que não haja ocupação por parte dos ambulantes.

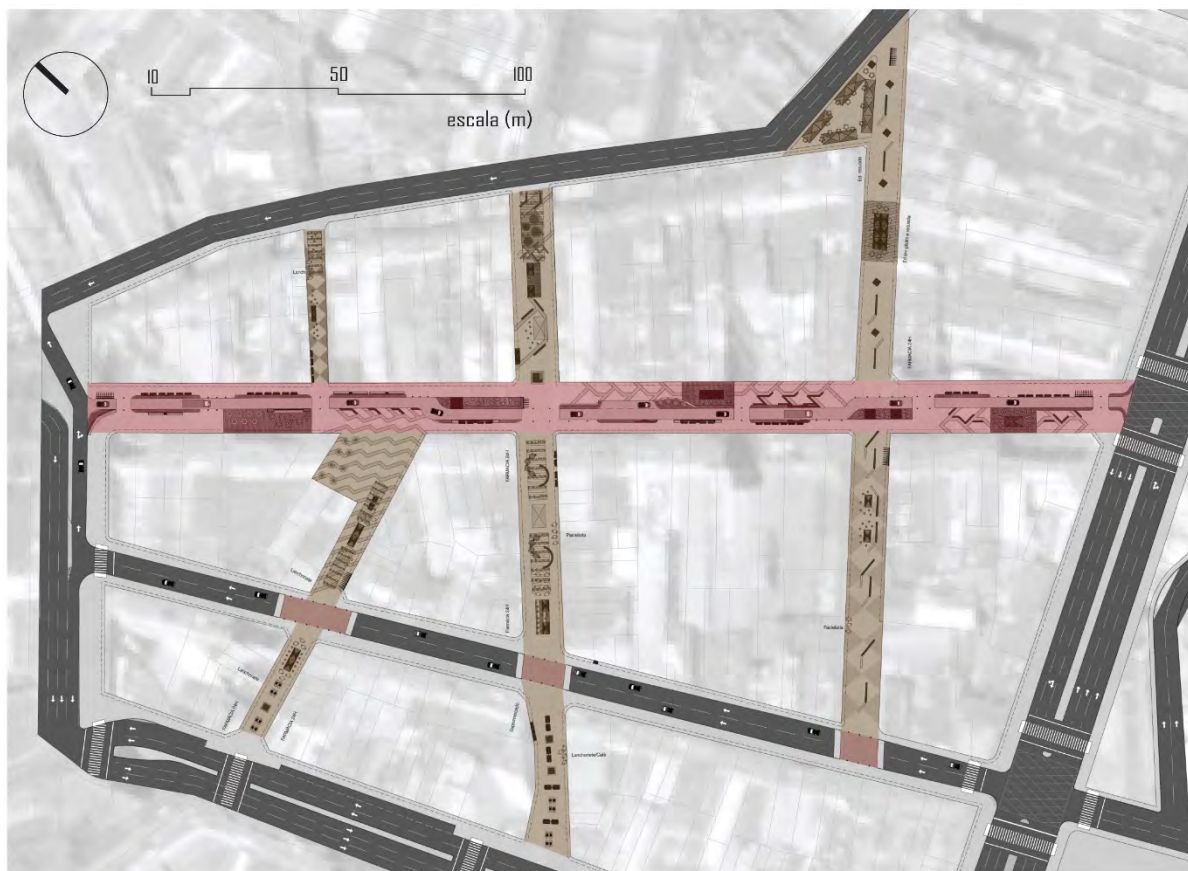
Figura 86 – Esquema conceitual do fluxo proposto.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Na Maciel Pinheiro, portanto, a proposta torna a via um espaço compartilhado e democrático, permanecendo no mesmo sentido atual e com passagem de apenas dos seguintes veículos motorizados: carros e motos em todos os horários e caminhão apenas após sete horas da noite. Essa solução é feita obedecendo com respeito a pirâmide hierárquica do urbanismo e oferecendo aos pedestres maior valorização da escala humana com maiores espaços destinados a eles, sendo as vias de ligação com o entorno transformadas em grandes calçadões. É importante ressaltar que, a cota de nível é a mesma, sem meio fio e que o desenho do piso e a locação dos elementos, que serão vistos posteriormente, tanto na Maciel Pinheiro como nas ruas fechadas, tem espaço suficiente que torna possível a passagem de carros de emergência, como o corpo de bombeiros e ambulância, em qualquer uma dessas áreas, caso ocorra algum incidente.

Figura 87 – Esquema conceitual do fluxo com espaços.



LEGENDA

- ESPAÇO COMPARTILHADO
- CALÇADÃO

Fonte: Acervo pessoal, 2015.

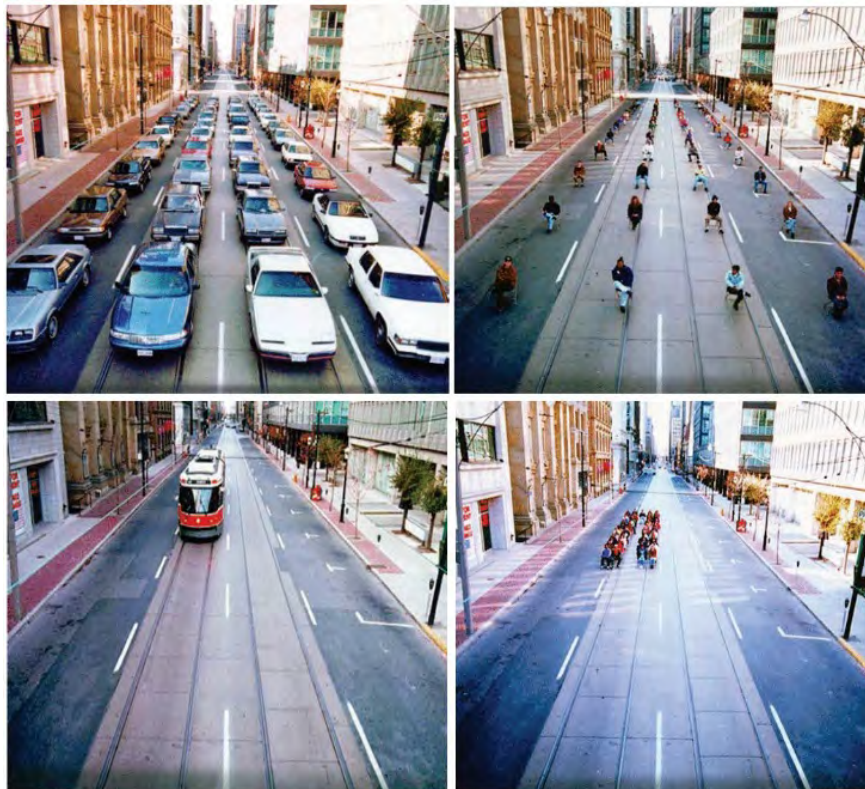
5.5 RETIRADA DOS ESTACIONAMENTOS

Atualmente, a questão do estacionamento vem sendo bastante discutida em alguns órgãos dentro da Prefeitura Municipal de Campina Grande. Existe um debate referente a construção de edifícios garagens no bairro do Centro como forma de apoio aos estacionamentos existentes, uma vez que eles não suportam a demanda. Entretanto, essa solução é algo que deve ser pensado com bastante cuidado, uma vez que se trata da mobilidade urbana. A implantação de edifício garagem, quando bem estudada, faz com que diminua a quantidade de veículos estacionados na rua, caso seja pensada a sua construção em detrimento a retirada de estacionamento nas vias. Caso contrário, a união de vagas para carro pelas ruas com edifícios

garagens apenas estimula ainda mais que as pessoas utilizem o veículo motorizado particular para se deslocar.

Sabe-se que é difícil reestabelecer na mentalidade do cidadão que a solução para engarrafamentos e transtornos no trânsito é retomar o urbanismo tradicional e, em conjunto ao transporte público de qualidade e planejamento urbano, as pessoas utilizem outros meios que não seja o carro para locomoção. Retirar os carros das ruas é uma tarefa difícil, mas não impossível. O transporte público é capaz de ocupar menor espaço na rua, ao mesmo tempo em que transporta maior quantidade de pessoas (figura 88), basta aumentar o investimento e planejamento das rotas de circulação para que seu fluxo aconteça de maneira rápida. Quanto mais satisfatório aos usuários, mais utilizado será e menor o número de carro nas ruas.

Figura 88 – Comparação: Carro x Transporte público.

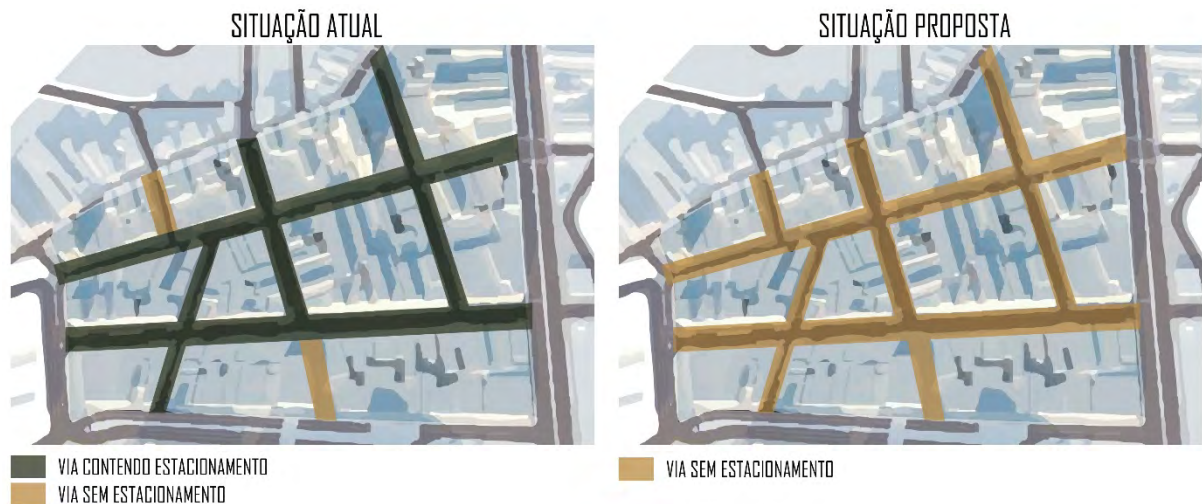


Fonte: ANDRADE, 2015.

Aliando a possível melhoria da prefeitura de Campina Grande nos meios de transportes públicos, à retirada do estacionamento nas vias indicadas na figura 89, a proposta abrange que esses espaços, principalmente a rua Maciel Pinheiro, sejam convidativos aos pedestres, liberando as vagas de estacionamento para inserção de elementos como bancos, quiosques de cafeteria e lanchonetes, áreas de convívio e contemplação, que têm o potencial de dinamizar o

lugar para atividades mais atrativas e menos mecanizadas, como é o caso atual com a grande densidade de veículo. Com isso, as pessoas são estimuladas a utilizarem outros meios de ir ao centro da cidade (ônibus e bicicleta, por exemplo), ou até irem de carro, mas não com o intuito de estacionar, e sim de carona para ida e volta.

Figura 89 – Esquema conceitual de estacionamento.



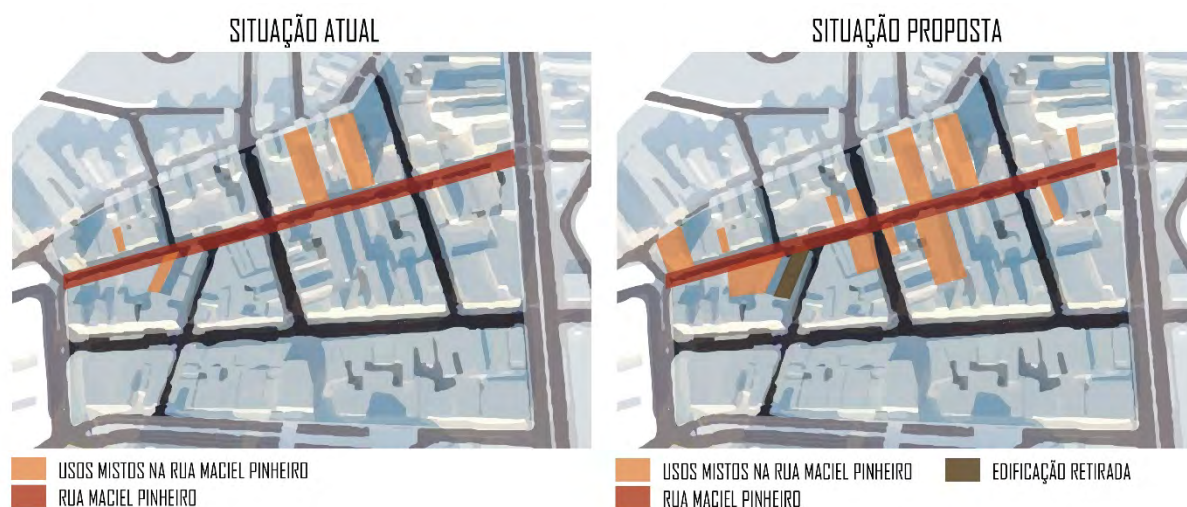
Fonte: Acervo pessoal, 2015.

5.6 REDEFINIÇÃO DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Além de redesenhar vias organizando o fluxo e circulação, bem como aspectos que dizem respeito ao estacionamento, as edificações existentes têm papel muito importante na requalificação do lugar, neste caso, a região do núcleo central do bairro do Centro e a Rua Maciel Pinheiro. Uma vez que os usos dos blocos são restringidos a apenas comercial ou de serviços que sejam prestados em horário comercial, geralmente entre oito da manhã e seis da noite, nos outros horários a movimentação é pouca ou quase nenhuma, tornando o ambiente ocioso e margem da violência. Na rua Maciel Pinheiro esse estado de abandono acontece no turno da noite e nos finais de semana.

A proposta redefine os usos em alguns dos lotes, com uma possível parceria com o poder público, para que seja imposto em todas as quadras da Maciel Pinheiro exista no mínimo dois lotes de uso residencial ou misto, e um deles obrigatoriamente virados para a via, com serviços que funcionem durante os três turnos (figura 90).

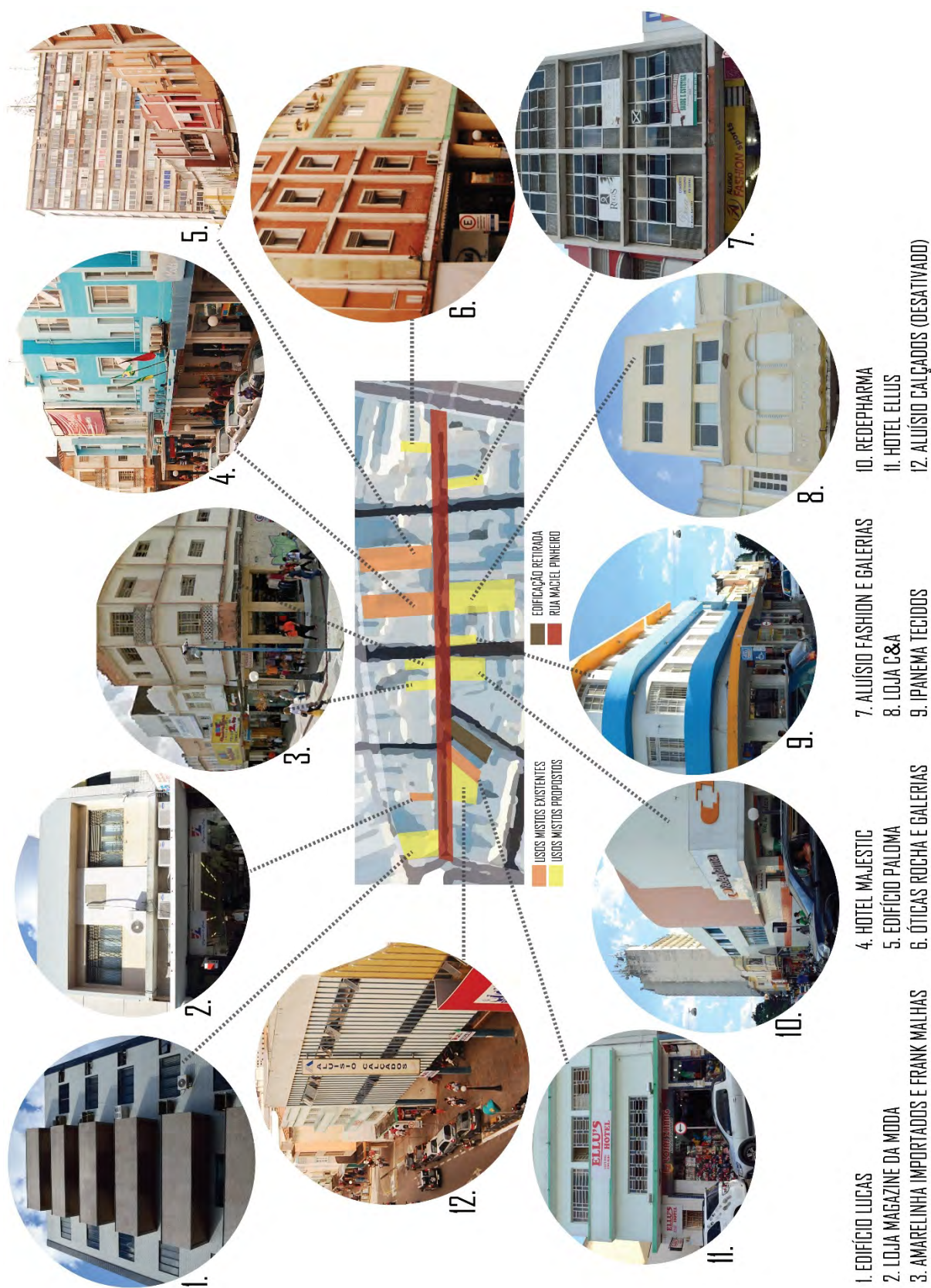
Figura 90 – Esquema conceitual de uso e ocupação do solo.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

A escolha para as edificações com novos usos foi feita através da análise da quadra como um todo e também na avaliação do gabarito dos blocos. Observando as quadras da esquerda para a direita, na figura 91, os blocos escolhidos são de gabarito maior que os demais, o que dá opção de distribuir os ambientes para que exista residências e serviços comerciais simultaneamente. Um desses edifícios está atualmente em desuso, funcionava anteriormente a loja Alúcio calçados, e é composto por pavimento térreo mais dois. Estes eram utilizado como depósito. No bloco da antiga Alúcio especificamente a solução adotada é de que exista serviço de lanchonete ou restaurante no pavimento térreo, com espaços de descanso e pausa que prosseguem até a rua, e nos pavimentos superiores a ocorrência de apartamentos residenciais. Nas outras edificações, muito embora algumas delas ou a maioria utilize dos pavimentos acima para reserva de estoque do comércio, adota-se também a solução de dividir os andares de forma que haja espaço para estoque ao mesmo tempo em que haja apartamentos com residentes. A figura 91 mostra um diagrama com os usos mistos já existentes e as novas utilidades para os blocos escolhidos após a análise dos mesmos, como forma de movimentar e ocupar a rua Maciel Pinheiro em diferentes turnos, desfazendo a realidade atual de desertificação.

Figura 91 – Diagrama explicativo das edificações com atuais e novos usos mistos.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Figura 92 – Atual situação do edifício da Aluísio calçados que está desativado.



Fonte: Google Earth, 2015.

Figura 93 – Situação proposta para a edificação em desuso da Aluísio calçados.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Logo nas primeiras mudanças ocorridas na rua Maciel Pinheiro, feitas pelo prefeito Vergiaud Wanderley, houve o alinhamento de todas as edificações. Esse movimento fez com que a praça que existia no final da rua, que era centralizada por dois prédios sobrados de características coloniais, fosse descaracterizada de tal forma que, em frente a edificação da esquina fosse construído um bloco em estilo décor, historicamente conhecido como a Livraria Pedrosa. Já a edificação ao lado continuou no mesmo lugar, funcionando atualmente como um restaurante, e na sua frente existe um recuo o qual é utilizado como estacionamento privado (figura 94). O bloco da esquina (figura 95), em art déco, é gabaritado com pavimentação térreo, funcionando uma loja de roupas, mais dois pavimentos superiores, os quais servem de estoque, bem como de salas para alugar. Em pesquisa de campo percebeu-se que os proprietários da loja que funciona no térreo pretendem deixar o espaço para ocupar outro ponto que consideram maior, sendo assim o mesmo ficaria livre para aluguel.

Figura 94 – Estado atual da antiga praça e o prédio da antiga livraria pedrosa.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

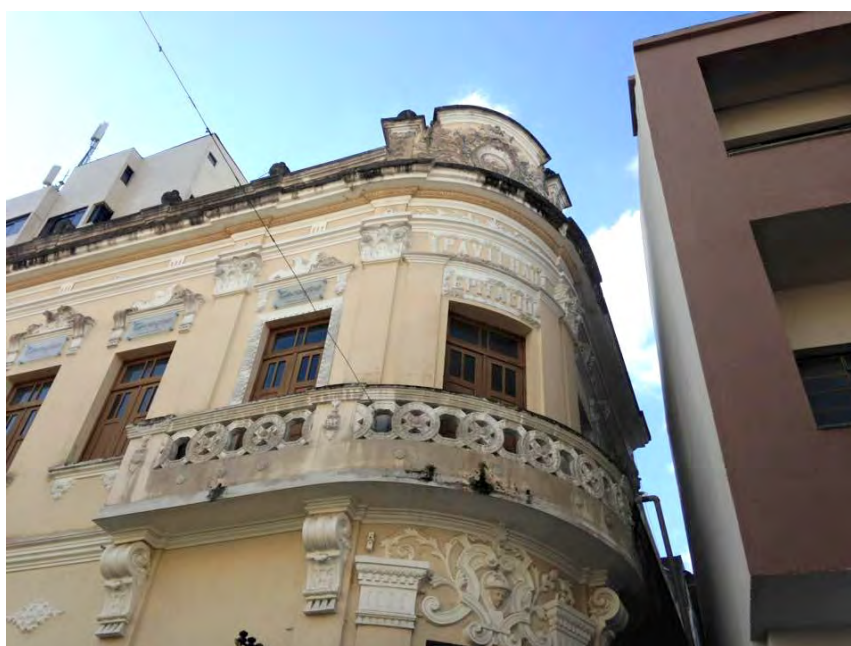
Figura 95 – Prédio da antiga livraria pedrosa.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Quando a edificação da antiga livraria pedrosa foi inserida, de forma a tapar a visualização do bloco de característica colonial, sua construção não foi realizada de maneira que os dois prédios ficassem colados um no outro, como mostra a figura 96.

Figura 96 – Prédio de característica colonial coberto pela antiga livraria pedrosa.

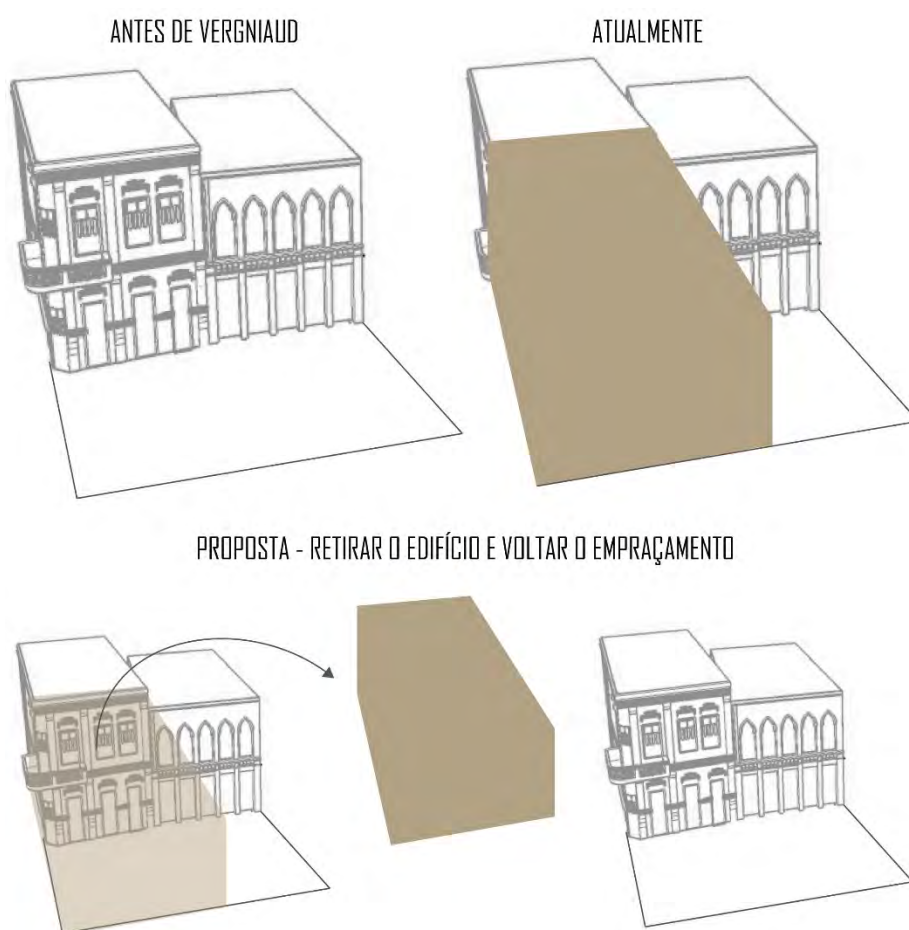


Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Diante das observações feitas sobre como a ação de Vergniaud, na construção desse bloco, descaracterizou a via, além de ter gerado um espaço excluído e recuado, sem conexão direta com a rua, a proposta é de que a praça volte a ser como era antes das mudanças relacionadas ao alinhamento dos prédios na via, contando inclusive com a retirada não apenas da edificação da antiga livraria pedrosa, como também do estacionamento no espaço ao lado.

Para tanto, dado que os blocos da rua Maciel Pinheiro estão sobre proteção do IPHAEP, a proposta simula uma reunião em que haja a discussão e o acordo com o órgão, analisando fatores como: comparação entre os valores históricos de cada edifício separadamente, entre os detalhes das fachadas dos edifícios e suas características, entre a relação com o entorno e entre os usos que cada edificação promove. Contando com uma decisão de aprovação para a retirada do bloco da esquina, tem-se a solução de utilizar o espaço para novos usos diferenciados, agora com mais abrangência e maior circulação dos pedestres, uma vez que a visualização através da escala humana sem barreiras para a contemplação do edifício torna-se possível.

Figura 97 – Esquema sobre comportamento da antiga praça na Rua Maciel Pinheiro.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Figura 98 – Atual situação do edifício da antiga livraria Pedrosa.



Fonte: Google Earth, 2015.

Figura 99 – Situação proposta com retirada da edificação da esquina e retomada da praça.

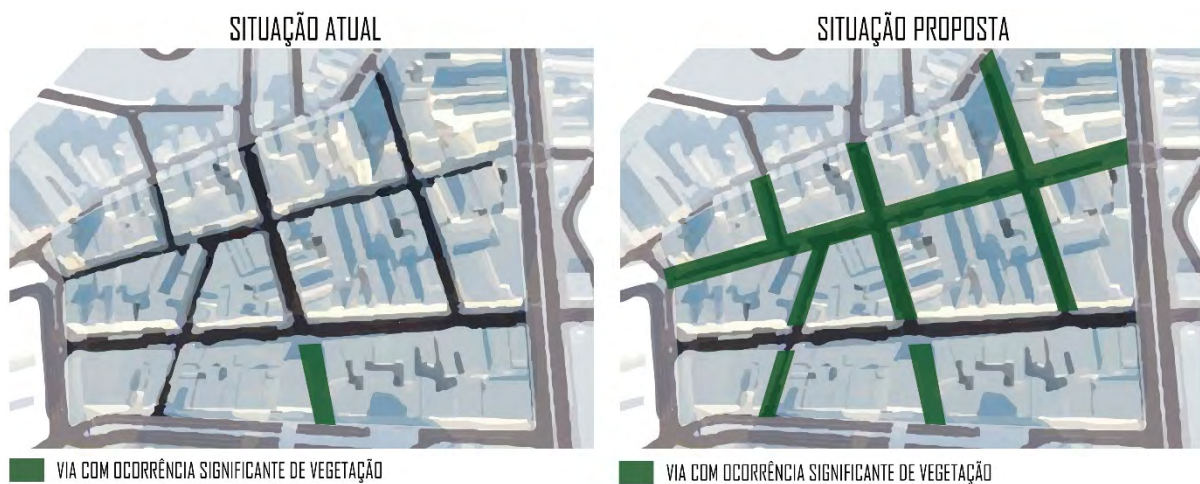


Fonte: Acervo pessoal, 2015.

5.7 INSERÇÃO DE VEGETAÇÃO

A pesquisa de campo que foi feita sobre a percepção que os usuários tinham sobre a Rua Maciel Pinheiro, mostrou que mais de 60% dos entrevistados acham a arborização um fator muito importante, porém, atualmente a via não comporta nenhum tipo de vegetação. A cidade de Campina Grande é considerada com clima de característica tropical e, portanto, a utilização de árvores para meios naturais de sombreamento e bem-estar é imprescindível. A proposta para inserção da vegetação se dá tanto na Maciel Pinheiro como nas ruas menores de ligação com o entorno, como mostra a figura 100.

Figura 100 – Esquema conceitual da vegetação.



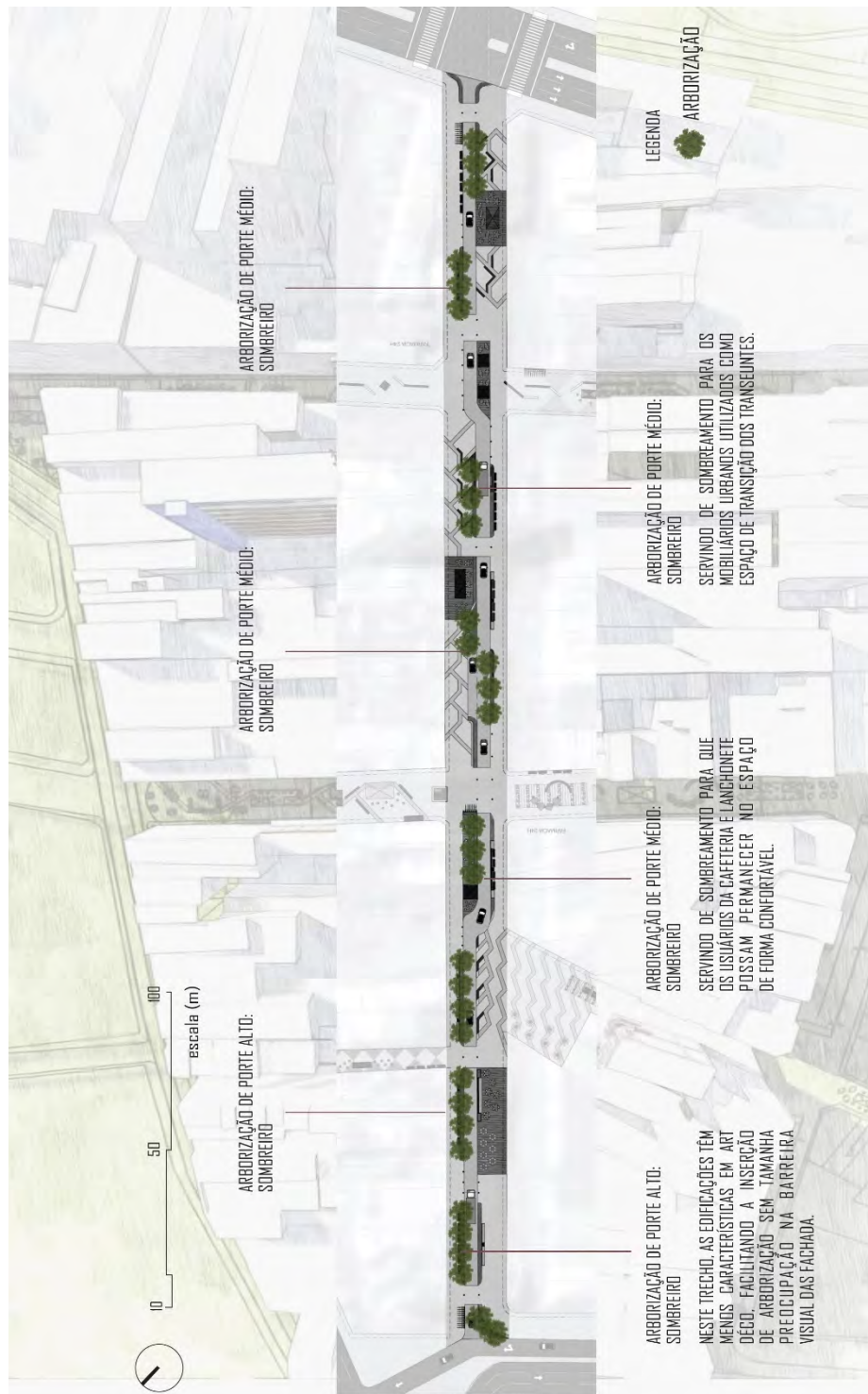
Fonte: Acervo pessoal, 2015.

A maior preocupação ao distribuir a arborização nesses espaços, foi o fato delas não barrarem a visualização das edificações em art déco, uma vez que é importante a relação edifício e rua. Porém, ao observar o calçadão da Cardoso Vieira, onde atualmente é o único lugar que existe ocorrência significativa de vegetação, percebeu-se que muito embora as árvores existentes tampem alguns detalhes das edificações, as pessoas ali permanecem com o devido conforto ambiental. Os usuários procuram sombreamento, independente das fachadas dos prédios estarem ou não sendo cobertas.

Para equilibrar essa percepção de deixar as edificações visíveis e ao mesmo tempo gerar sombra e convidar as pessoas a sentarem e permanecerem no espaço público, a proposta distribui a vegetação de tal forma que árvores de porte alto são locadas apenas frente às edificações também de maior gabarito ou com menos características em art déco.

Na Rua Maciel Pinheiro a distribuição da vegetação se dá, portanto, apenas através das árvores, como mostra a figura 101. Entretanto, em alguns outros espaços das ruas perpendiculares, por serem estreitos e não viáveis para plantação de árvore, fez-se necessário a inserção de alguns pergolados com plantas trepadeira (figura 102).

Figura 101 – Diagrama de distribuição da vegetação da rua Maciel Pinheiro.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Figura 102 – Diagrama de distribuição da vegetação nas ruas do núcleo central.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

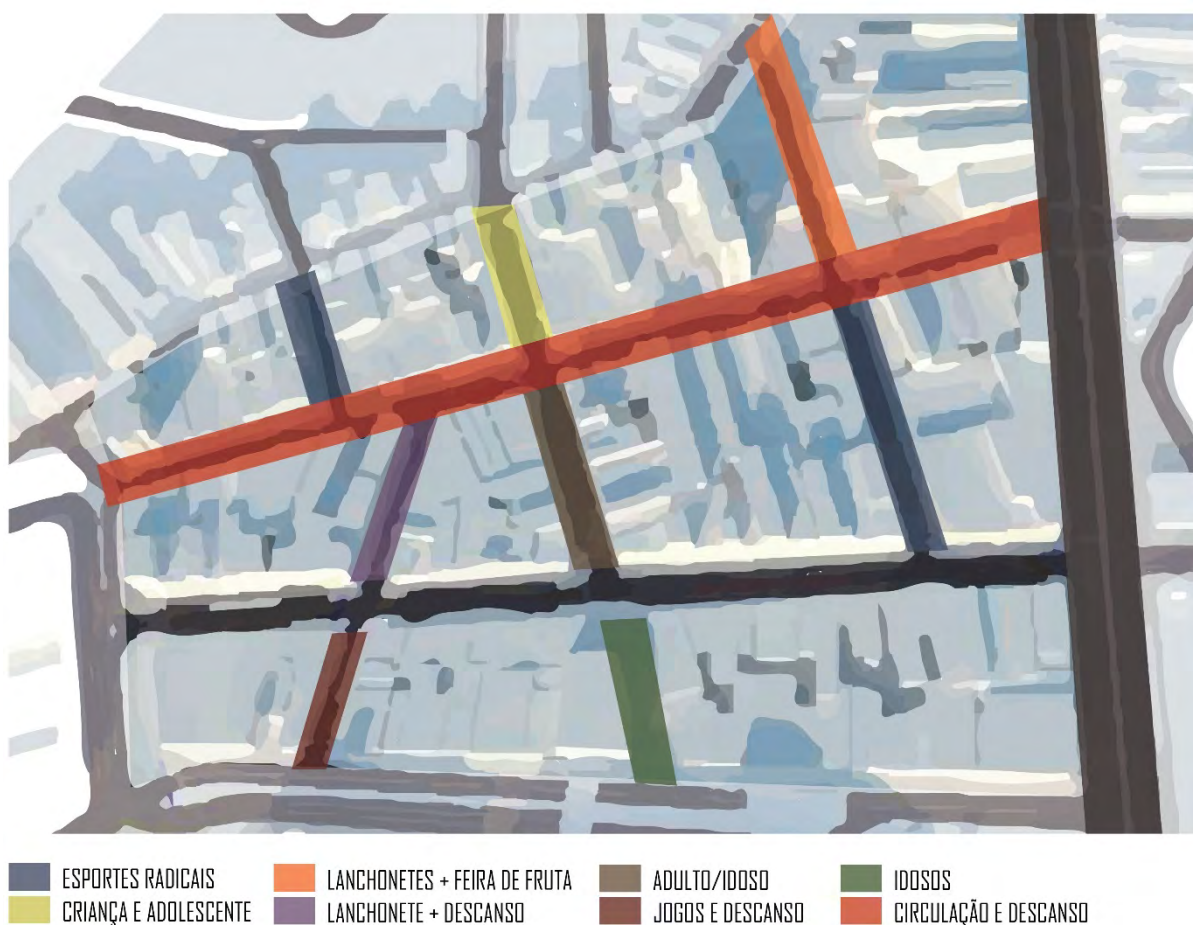
5.8 DETALHES PROJETUAIS

A linha de pensamento em relação ao partido é qualificar o espaço público da rua Maciel Pinheiro, dada as condicionantes analisadas. Após as primeiras intervenções no núcleo central, como a circulação e fluxo dos veículos, a retirada dos estacionamentos, a redefinição de alguns usos e ocupação das edificações e a inserção da vegetação, tem-se a distribuição do programa de necessidades a partir do zoneamento dos espaços. Para facilitar a visualização, a explanação ocorrerá de forma geral, com um diagrama de manchas, e depois de forma separada, para melhor leitura tanto sobre as ruas do núcleo central como especificamente e mais detalhadamente sobre a rua Maciel Pinheiro.

Para que um espaço público seja ocupado e movimentado, os ramais do urbanismo devem ser estudados e obedecidos, tais quais a priorização dos pedestres, o estímulo ao uso dos transportes públicos, a utilização de estratégias para conforto ambiental, bem como as edificações com usos capazes de abranger públicos em diferentes turnos do dia. Porém, além desses aspectos, o desenho de piso e a distribuição dos ambientes são capazes de potencializar o espaço, sendo apresentados através das zonas que direcionam as funções de cada ambiente.

Nesse caso, a proposta divide os espaços de forma a abranger públicos com pessoas em diferentes faixas etárias, como também com abrangência para inclusão social. Na figura 103 tem-se o diagrama com zoneamento geral de manchas, mostrando que nas ruas perpendiculares à Maciel Pinheiro os usos foram direcionados às seguintes funções: espaços para criança e adolescente, adultos ou idosos, esportes radicais, descanso, convívio, lazer e jogos. Já na rua Maciel Pinheiro, pelo fato da mesma apresentar fluxo maior de pessoas por conta das lojas, o zoneamento ocorre de tal forma que o espaço tenha maior qualidade para as caminhadas e para a circulação dos transeuntes. Portanto, foram inseridos também na via alguns elementos capazes de propor a pausa das pessoas para descanso, uma vez que a caminhada a pé ocorre de forma frequente e, atualmente, não existem elementos qualificados para o espaço de transição, como mobiliários de bancos e quiosques de cafeteria e lanchonete. Além da praça no final da rua, que agora retoma o seu lugar com a função de apresentações e eventos temporários.

Figura 103 – Diagrama de manchas com o zoneamento geral.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

5.8.1 Ruas de ligação da Maciel Pinheiro com o entorno

As ruas perpendiculares à Maciel Pinheiro, e de ligação da mesma com o entorno, são de grande relevância para a intervenção da via e, portanto, submeteram-se também a intervenções. Essas vias locais são também, no turno da noite, esquecidas, assim como a Maciel. Entretanto, esta tem uma amplitude ainda maior em relação ao seu dimensionamento, sendo essas ruas menores lugares que causam grande sensação de insegurança por terem menos evidência. Na figura 104 o diagrama mostra a distribuição das funções dessas vias menores, conforme os itens do programa de necessidade e com o objetivo de gerar espaços para esporte, lazer, para utilização de adultos, idosos, crianças, adolescentes e pessoas de qualquer classe social. É importante ressaltar que tanto o diagrama seguinte como os que virão mais adiante,

estão explanados em pranchas nos apêndices deste trabalho, como forma de melhorar a visualização do leitor.

Figura 104 – Diagrama de zoneamento das ruas perpendiculares à Maciel Pinheiro.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

A primeira rua, de acordo com a enumeração da figura 104, é a rua Manoel Cavalcanti Belo, uma via pequena e estreita a qual existe pouco uso e movimentação predominantemente de veículos, uma vez que as calçadas são muito estreitas, com menos de 1,00m, e há dificuldade na circulação dos pedestres. A proposta aproveita um grande paredão que existe na edificação da esquina e insere a opção de rapel como forma de tornar tal fachada não mais cega, mas agora com uma nova função, sendo zoneada como área contendo opção de esporte radical. Ainda nessa rua, existe uma edificação com serviço de lanchonete, sendo inserido em frente a ela alguns mobiliários com mesas e cadeiras. No centro da rua, com o objetivo de unir algumas pessoas para pausa e permanência, foi locada uma cafeteria com alguns bancos feitos de pallet para descanso. E mais adiante, na parte em que o sol a tarde costuma incidir, propôs-se a solução de pérgola com a planta trepadeira, servindo para o sombreamento do lugar, além de bancos dispostos em baixo dela e próximo a lanchonete. Como já falado no tópico sobre a vegetação inserida, a disposição de árvore em algumas das vias tornou-se inviável, como é o caso da rua Manoel Cavalcanti Belo, uma vez que o porte das árvores para que gerem sombra não se compatibiliza com a dimensão da rua, principalmente após o crescimento delas, por isso a solução adotada foi o pergolado.

Figura 105 – Diagrama de funções da rua 1 – Manoel Cavalcanti Belo



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

A segunda rua trata de um trecho da Cardoso Vieira, a qual antigamente era completamente fechada para veículos. Nesse espaço, a função proposta é direcionada para crianças e adolescentes. Logo no início da via existe um quiosque funcionando como biblioteca com direcionamento ao público mencionado e com a disposição de alguns mobiliários de bancos para que se possa ter a leitura de forma aconchegante. Mais ao centro da via inseriu-se dois quiosques de cafeteria e lanchonete, para dar o devido apoio aos usuários do espaço. Além disso, a cafeteria permite que os pais das crianças possam ali permanecerem enquanto elas brincam e se divertem. Seguindo adiante, no final da via, encontram-se os espaços destinados ao *playground*, tais quais a disposição de elementos coloridos que permitem diferentes tipos de brincadeiras; a locação de um elemento com redes capaz de gerar o convívio, bem como podendo ser utilizado para descanso; e piso que contém elementos de *jump* para o divertimento dos usuários. A figura 106 mostra tais elementos, assim como a disposição do comportamento dos mesmos na via. Além disso, também nessa via preferiu-se utilizar a solução de pergolado para o sombreamento do espaço.

Figura 106 – Diagrama de funções da rua 2 – Trecho da Cardoso Vieira.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

A terceira rua é um trecho da Semeão Leal, uma via que leva a praça onde se encontra atualmente a feirinha de frutas. Nessa via, percebeu-se, como mostrado na leitura do lugar, que existe algumas edificações sobre pilotis e com recuo considerável no pavimento térreo, causando certa ociosidade em alguns horários e gerando nas pessoas sensação de insegurança do local. Como forma de corrigir tal deficiência a partir da função dos elementos locados na via, foi proposto a inserção de quiosques de café e lanchonete, em maior número do que nas outras vias. Essa solução faz com que no meio da via exista uma espécie de galeria de serviços alimentícios capaz de trazer os olhares de volta para essa rua e desfazer a sensação de “perigo” ali presente. Há também a disposição de mobiliários diferenciados, como mostra a figura 107, que foram locados no percorrer da via. Além disso, a feirinha de frutas que ali existe é frequentada não só no turno da manhã ou tarde, como também a noite quando as pessoas terminam de fazer suas atividades físicas nas proximidades e optam por uma alimentação mais leve, deslocando-se até tal espaço. A arborização inserida é de porte médio, capaz de gerar sombreamento e conforto ambiental aos usuários do lugar.

Figura 107 – Diagrama de funções da rua 3 – Trecho da Semeão Leal.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

A quarta rua trata de um trecho da Monsenhor Sales, o qual encontra-se com a praça que foi retomada após a retirada do prédio da antiga livraria Pedrosa. Devido ao fato de, agora, a volta da praça gerar certa movimentação nesse espaço, optou-se então pela locação de mobiliários com bancos e quiosques de cafeteria e lanchonete. É importante perceber que na maioria das vias perpendiculares a Maciel Pinheiro, e que foram submetidas à intervenção, existe algum quiosque com uso direcionado ao serviço de lanchonete ou café. Essa solução é adotada com o objetivo de que tais serviços tenham funcionamento em todos os turnos e que os usuários possam ali permanecer o tempo que determinarem. A figura 108 mostra o comportamento dos elementos dispostos na Monsenhor Sales, tal como a solução do pergolado para o sombreamento do ambiente.

Figura 108 – Diagrama de funções da rua 4 – Trecho da Monsenhor Sales.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

A figura 109 mostra o tratamento de um trecho da rua Cardoso Vieira, o qual decidiu-se parte do seu uso para adultos. No início da via existe, como em todas as outras, a locação do quiosque com serviço de lanchonete e cafeteria, para apoiar o público dos outros diferentes elementos dispostos. No decorrer da via, esta se divide em espaços para descanso, com

mobiliários para sentar e deitar, e espaço com quiosque de biblioteca com livros para adultos. A opção de submeter tal lugar ao uso dos adultos faz conexão com a rua número dois, que é a intervenção de um trecho da Cardoso Vieira e tem a o direcionamento para crianças e adolescentes, também com a utilização de biblioteca e mobiliários para tal. Ainda nessa rua, optou-se pela solução da pérgola em madeira e a planta trepadeira como sombreamento, não permitindo aos pedestres o desconforto ambiental.

Figura 109 – Diagrama de funções da rua 5 – Trecho da Cardoso Vieira.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

A sexta rua trata de um trecho da Semeão Leal, o qual é direcionado à prática de esporte radical. A disposição de mobiliários de bancos que permitem além do descanso, a ação do esporte, mais precisamente o skate, faz dessa via um espaço não necessariamente apenas direcionado aos jovens, uma vez que todas as ruas podem ser utilizadas por todos, mas predominantemente utilizado por eles. E, assim como as outras vias, esse trecho conta com a locação de quiosques de cafeteria e lanchonete, dando o devido suporte aos pedestres e transeuntes que ali circulam, além de disponibilizar de espaços para permanência. Nessa rua, utilizou-se arborização apenas onde há incidência desconfortante do sol.

Figura 110 – Diagrama de funções da rua 6 – Trecho da Semeão Leal.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

As figuras 111 e 112 tratam, respectivamente, das intervenções feitas na rua sete, trecho da rua Monsenhor Sales, e na rua oito, trecho da rua Cardoso Vieira. Na oitava rua atualmente funciona o único espaço totalmente fechado para passagem de veículos motorizados. O público que ali frequenta é, predominantemente, de idosos que passam praticamente o dia sentados e conversando. Para aumentar a potencialidade do lugar, a proposta loca nesse espaço mobiliários urbanos com mesas de jogos, uma vez que é bastante comum esse ato no centro da cidade de Campina Grande. Em ambas as ruas a disposição de tal elemento objetiva unir ainda mais as pessoas para o convívio entre elas. Devido ao fato do trecho da Cardoso Vieira já ser bastante movimentado e contar com uma cafeteria no térreo de uma edificação, não foi inserido nenhum quiosque de apoio com lanchonete. Entretanto, na sétima rua, que trata do trecho da Monsenhor Sales, foi necessário a disposição dos quiosques de cafeteria que, agregados às mesas de jogos, fazem da via um espaço aconchegante e utilizado pelos pedestres que ali circulam de forma que, caso sintam necessidade, sentem e permaneçam no ambiente.

Figura 111 – Diagrama de funções da rua 7- Trecho da Monsenhor Sales.

RUA 7 - TRECHO DA MONSENHOR SALES



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Figura 112 – Diagrama de funções da rua 8 – Trecho da Cardoso Vieira.

RUA 8 - TRECHO DA CARDOSO VIEIRA



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

5.8.2 Rua Maciel Pinheiro

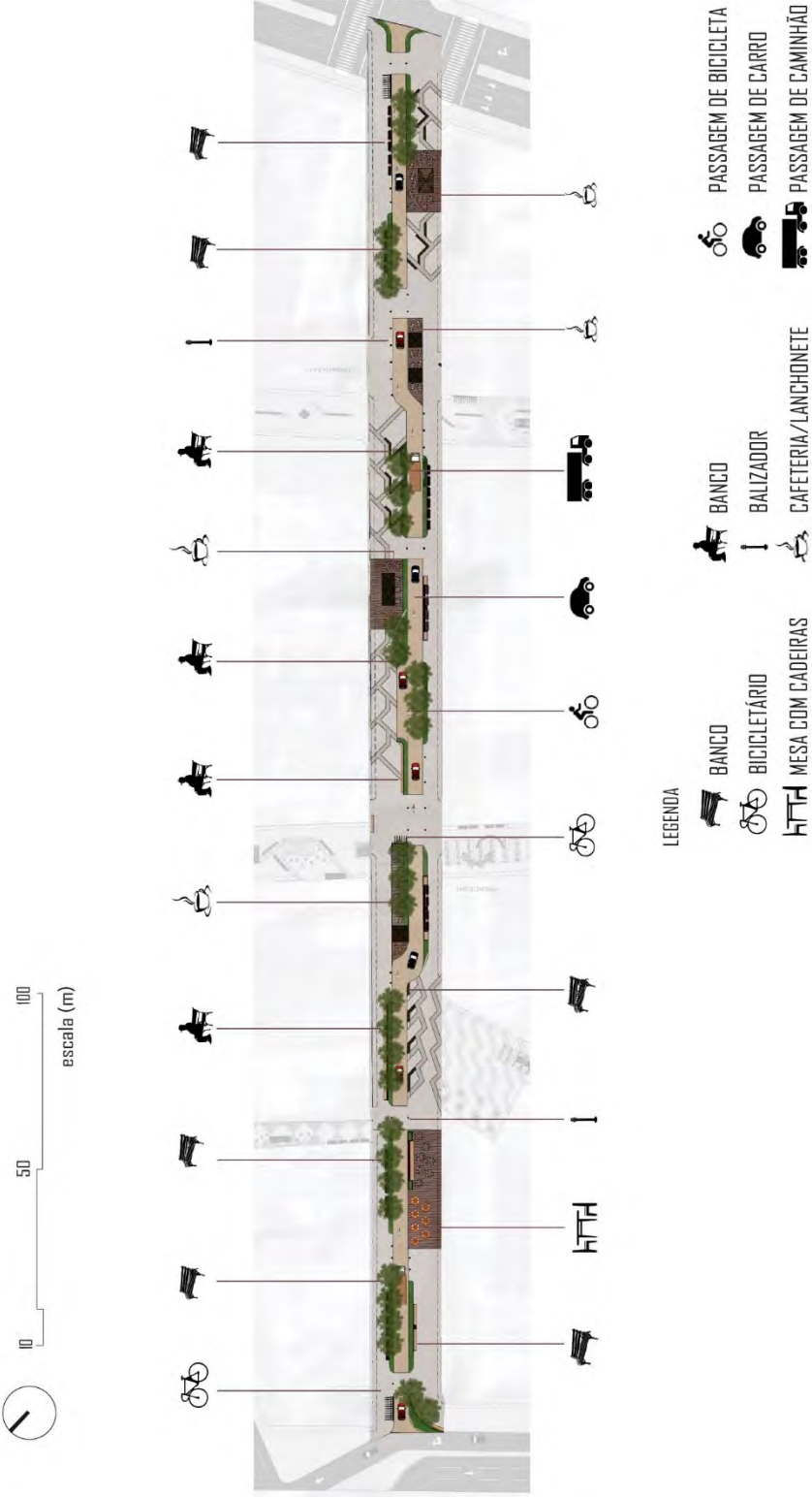
A rua Maciel Pinheiro, como dito anteriormente, é o principal espaço de intervenção deste trabalho. Na proposta, o seu fluxo, diferentemente das suas ruas perpendiculares, é dividido entre pedestres, ciclistas e veículos motorizados, sendo um espaço compartilhado. Diante de todos os aspectos já abordados sobre a pirâmide hierárquica do urbanismo, a qual prioriza acima de tudo os pedestres e em último plano o automóvel motorizado, pensou-se, portanto, nas divisões e funções de cada espaço da via. Sendo ela um espaço de maior comprimento do que as outras vias submetidas à intervenção, a disposição tanto dos elementos como do espaço em si foi feita de forma cuidadosa. Para existir a democracia na rua pensou-se em, primeiramente, para a divisão, analisar o tamanho que cada ambiente precisaria para seu devido usuário.

No espaço que é destinado à circulação de veículo, o desenho do piso direciona de forma cautelosa onde o carro deve entrar na rua, por onde deve percorrer e por onde e como deve sair. É importante perceber que existem alguns locais em que o desenho do piso que direciona o veículo se ausenta, esse ato pode acarretar na vontade do motorista sair do seu caminho e percorrer os lugares que não lhe são cabíveis. Para evitar esse transtorno, o projeto propõe a disposição do elemento de balizador com sistema de trava que impede essa passagem do veículo para os espaços que são direcionados a ele. Em caso de extrema precisão, como a necessidade da passagem de bombeiros ou carros de ambulância, o sistema do balizador pode ser regulado através de um controle remoto que rebaixa o elemento e torna possível a passagem do veículo. Sendo, portanto, permitido o acesso a esses controles apenas por pessoas determinadas pela prefeitura municipal e pelos órgãos competentes, como a STTP (Superintendência de Transporte Público). Além disso, é permitida também a passagem de caminhão de carga e descarga na rua para reabastecimento de estoque das lojas, porém apenas a partir das sete horas da noite, em que há menor circulação de veículos.

Os espaços destinados aos pedestres são, em sua maioria, lugares com melhores soluções de passeio, uma vez que nessa via a circulação dos transeuntes acontece de forma intensa por conta do comércio. Propor maiores áreas de caminhada e, ao mesmo tempo, intercalar com disposição de mobiliário para que as pessoas possam parar, uma vez que o ato da caminhada prolongada é, de fato, cansativo, faz com que o lugar tenha o potencial para agregar os usuários e gerar maior convívio. Junto a isso, inseriu-se também alguns quiosques que são capazes de convidar os transeuntes a descansar e utilizar o café como pausa. Em

conjunto, tem-se a galeria com restaurante, mostrado anteriormente, no térreo do prédio da antiga Aluísio Calçados, e o retorno da praça que tem a função de apresentações e eventos temporários. A figura 113 mostra um diagrama com ícones especificando cada espaço da via.

Figura 113 – Diagrama de zoneamento da rua Maciel Pinheiro.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Quando se tem a explanação de um ensaio projetual dessa natureza, referente a uma intervenção urbana, os desenhos esquemáticos, tais quais plantas e cortes, são de grande relevância para o entendimento da proposta. Diante disso, as figuras adiante mostram os cortes esquemáticos realizados na via para detalhamento maior sobre os aspectos de locação dos elementos e comportamento dos espaços determinados.

Na figura 114, as secções longitudinais mostram como se portam os mobiliários frente a cada edificação. A secção AA, que abrange do final ao início da rua, seguindo a linha do sentido da esquerda para a direita, apresenta a relação das edificações com a arborização inserida, podendo perceber que em alguns pontos o porte das árvores é maior ou menor, dependendo do aspecto que diz respeito a fachada do prédio o qual se encontra a sua frente. Além disso, com o corte da rua pode-se perceber que a cada determinada distância existe um quiosque com serviço de café ou lanchonete, o que faz com que mesmo em horário não comercial, as pessoas queiram se deslocar até o espaço da Maciel Pinheiro, seja para lazer ou para convívio.

A secção BB, que abrange do início ao final da rua, seguindo a linha do sentido da esquerda para a direita, apresenta o outro lado da via. Analisando tal corte, é importante a percepção de que as edificações mostradas têm bastante características em art déco, mesmo que em menor quantidade que as do corte anterior, porém o gabarito das mesmas é menor do que as da secção AA. Esse fato influencia tanto na questão da arborização, como na função do espaço que se encontra frente a cada prédio. Ainda nessa secção, pode-se perceber que no final da via, após a retirada do edifício da antiga livraria pedrosa, a visualização das fachadas recuadas com características coloniais torna-se possível.

Na figura 115 tem-se a exposição das secções transversais que, por sua vez, retratam os espaços que objetivam maior concentração de pessoas, seja para descanso, contemplação ou para pausa na cafeteria e lanchonete. Escolheu-se realizar as secções nesses locais para que se torne possível a visualização da distribuição dos mesmos na dimensão da rua, além do fato de apresentar o comportamento da relação do tamanho da via em largura com o desenho urbano proposto. Possibilitando, assim, a percepção dos espaços destinados aos pedestres, ciclistas e veículos motorizados. As secções aqui apresentadas estão expostas também nos apêndices deste trabalho, em escala que melhor possibilita a visualização dos esquemas.

Figura 114 – Secções longitudinais.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

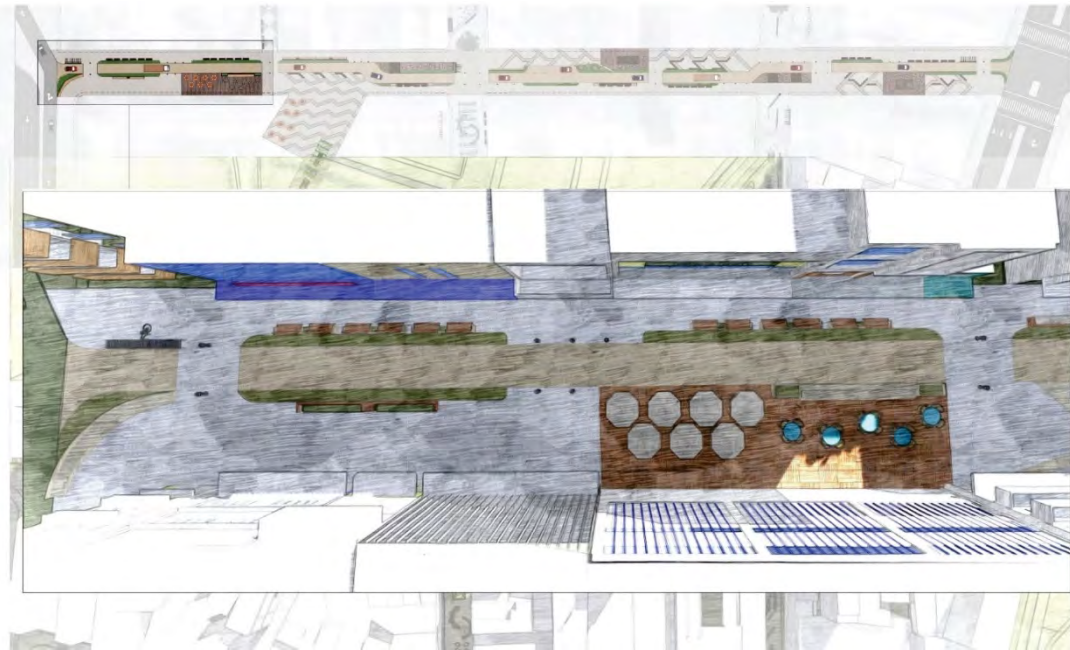
Figura 115 – Secções transversais.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

A figura 116 mostra o início da rua, a qual o sentido de direção do fluxo do veículo acontece da esquerda para a direita. Esse é o espaço em que contém além dos mobiliários de bancos dispostos próximo ao canteiro de vegetação, a inserção de um deque de madeira que comporta mesas e cadeiras de suporte a galeria com restaurante no térreo da edificação a qual ele se encontra em frente (figura 117).

Figura 116 – Diagrama dos espaços com imagem aquarela da rua Maciel Pinheiro.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Figura 117 – Imagem aquarela do espaço com deque de madeira.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Diante da intervenção nesse local, a figura 118 mostra a disposição dos elementos ditos em frente ao térreo da edificação que antes estava em desuso. Tal fato permite que, agora, exista movimentação de pessoas e o convívio entre elas, tornando o ambiente não mais abandonado ou desvisto, mas ocupado. Na figura também é possível observar o compartilhamento do espaço dos veículos e ciclistas com democracia, além da visualização dos balizadores de proteção, citados anteriormente, para impedir o veículo de ocupar um espaço que não lhe é permitido.

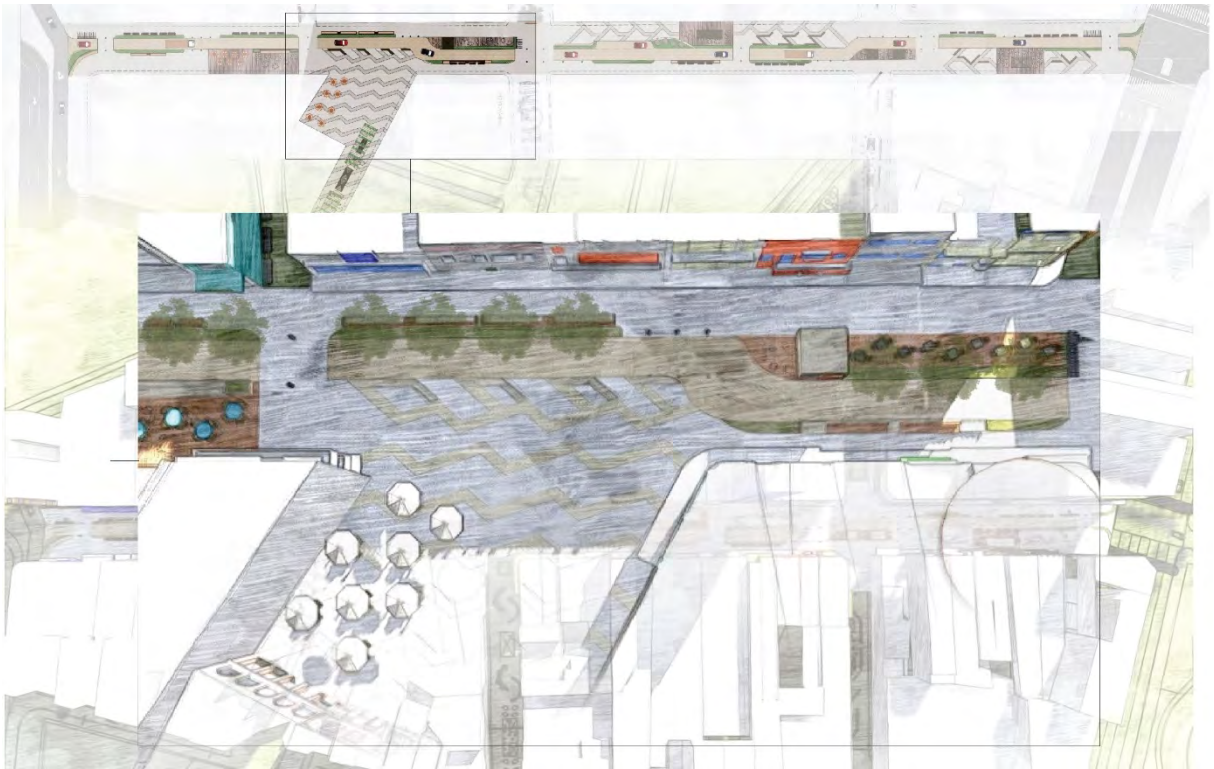
Figura 118 – Espaço com deque de madeira e mesas de apoio a galeria de restaurante.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Percorrendo a rua, o segundo espaço mostrado (figura 119) abrange a praça que foi retomada. Como visto no correlato da rua das flores, em Curitiba, os espaços públicos são muitas vezes utilizados para eventos temporários, como peças de teatro ao ar livre ou apresentações musicais e de dança. Tomando como referência tal fato, a retirada da edificação da esquina em conjunto ao grande espaço que ali se apresenta (figura 120), a proposta torna deste um ambiente livre para essas apresentações. Sendo, Campina Grande, considerada a cidade do forró, é importante perceber o quão relevante esse aspecto é para o turismo, uma vez que a rua comporta edificações de patrimônio cultural e está localizada no centro histórico, com a intervenção proposta neste trabalho o lugar se torna palco de grandes ocupações tanto pela população local quanto pelos turistas (figura 121).

Figura 119 – Diagrama com imagem aquarela da rua Maciel Pinheiro.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Figura 120 – Imagem aquarela do espaço da praça retomado.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

É possível perceber, também, que devido ao fato de existir uma edificação com enorme paredão direcionado para a praça, foi inserido nele uma *street art*, técnica que vem sendo

bastante utilizada em fachadas cegas pelas cidades, principalmente em São Paulo, como forma de atrair olhares e tornar o lugar mais dinâmico. Nesse caso, a arte escolhida foi discreta, com o objetivo de não desviar a atenção das edificações ao lado com características coloniais, mas de, ao mesmo tempo, fazer com que a parede seja vista não mais como um plano indiferente.

Figura 121 – Espaço da praça retomado com apresentações e turistas.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Na figura 122 é notável a ocupação das pessoas no espaço da praça, seja assistindo a alguma apresentação ou participando de algum evento, o fato é que a abrangência da “libertação” do local, com a retirada da edificação da esquina, faz com que a visualização a partir da escala humana seja mais valorizada e, conseqüentemente a isso, traga mais pessoas para o local. Também é perceptível na figura como ocorre a circulação dos usuários em um espaço compartilhado, o comportamento do veículo frente ao desenho de piso que o direciona no caminho e, principalmente o comportamento dos pedestres.

Nesse caso, observa-se que quanto maior a disposição de elementos que convidam os pedestres a ali estarem, maior é a ocupação. Os mobiliários de bancos diferenciados e projetados com espaço para escorrego infantil, como mostrado na figura, que foram inseridos no espaço, chamam a atenção dos transeuntes e os dão a estes a sensação de conforto ao ali sentarem e permanecerem.

Figura 122 – Espaço da praça retomado com apresentações e turistas.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

O terceiro espaço mostrado (figura 123) abrange o lugar que tem, a sua frente, a edificação com serviço hoteleiro, o Majestic Hotel. Como uma maneira de dar o devido apoio a essa edificação e seus hóspedes, a proposta conta com um quiosque de café com mesas para permanência, a inserção de arborização com mobiliário para as pessoas deitarem, o mesmo que foi inserido em uma das ruas perpendiculares, e um mobiliário de banco de comprimento maior, locado um pouco mais à esquerda.

Foi proposto também uma espécie de acostamento para chegada ou saída de hóspede em algum veículo para despejo de suas bagagens. Esse acostamento é protegido pelos balizadores, para evitar que algum motorista queira estacionar no local, tendo, os administradores do hotel, acesso ao controle remoto que rebaixa tais elementos para poder organizar o espaço no momento em que será necessário esse ato.

É importante ressaltar que a proposta conta com a fiscalização constante na via inteira, em horários intercalados do dia, em todos os turnos. Portanto, caso os indivíduos que tenham acesso aos controles remotos dos balizadores sejam flagrados utilizando-os para uso pessoal ou de veículos não autorizados, estarão sujeitos a multa grave decretada pela STTP.

Figura 123 – Diagrama com imagem aquarela do espaço em frente ao Hotel Majestic.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Figura 124 – Imagem aquarela do espaço de convivência em frente ao Hotel Majestic.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Na figura 125 é possível perceber o fluxo das pessoas no espaço destinado à caminhada e circulação, principalmente por conta do comércio, assim como os elementos para descanso, o espaço compartilhado com os veículos e, em frente ao hotel, a locação da cafeteria e dos mobiliários para deitar e descansar. Esses aspectos tornam o lugar mais movimentado e seguro.

Figura 125 – Espaço em frente ao Hotel Majestic.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

O quarto espaço mostrado (figura 126) abrange a frente da quadra que contém a edificação do residencial Paloma e, ainda, o Hotel Majestic, além do cruzamento entre a Maciel Pinheiro e a Semeão Leal. Nesse lugar foram inseridos dois quiosques pequenos de cafeteria, os quais estão locados no meio do cruzamento, e do lado esquerdo da imagem, pode-se visualizar a inserção da arborização em conjunto aos mobiliários de banco diferenciados, projetados seguindo o desenho do piso.

Nessa imagem, nota-se que o espaço destinado ao veículo é submetido a uma pequena curva, saindo da direita e indo para esquerda, no sentido de quem está dirigindo o carro. Essa forma de desenho de piso foi proposta com o objetivo de dinamizar o percurso, pois a rua Maciel Pinheiro é de grande extensão e, caso o caminho fosse projetado de forma retilínea, o desenho urbano deste projeto se tornaria muito racional, sem que essa fosse a intenção.

Figura 126 – Diagrama com imagem aquarela do espaço em frente ao residencial Paloma.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

A figura 127 expõe uma imagem aquarela do quarto espaço mostrado, além do quiosque de cafeteria, com as mesas e bancos inseridos, e, em sua extensão perspectiva, a distribuição dos balizadores como proteção dos espaços destinados aos transeuntes.

Figura 127 – Imagem aquarela do espaço do cruzamento.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

A figura 128 torna possível a visualização da ocupação através do café, além dos espaços livres para a caminhada em função dos usuários da via para utilização dos serviços de uso comercial. Também pode-se observar a questão do espaço compartilhado e como ela ocorre com as disposições dos balizadores.

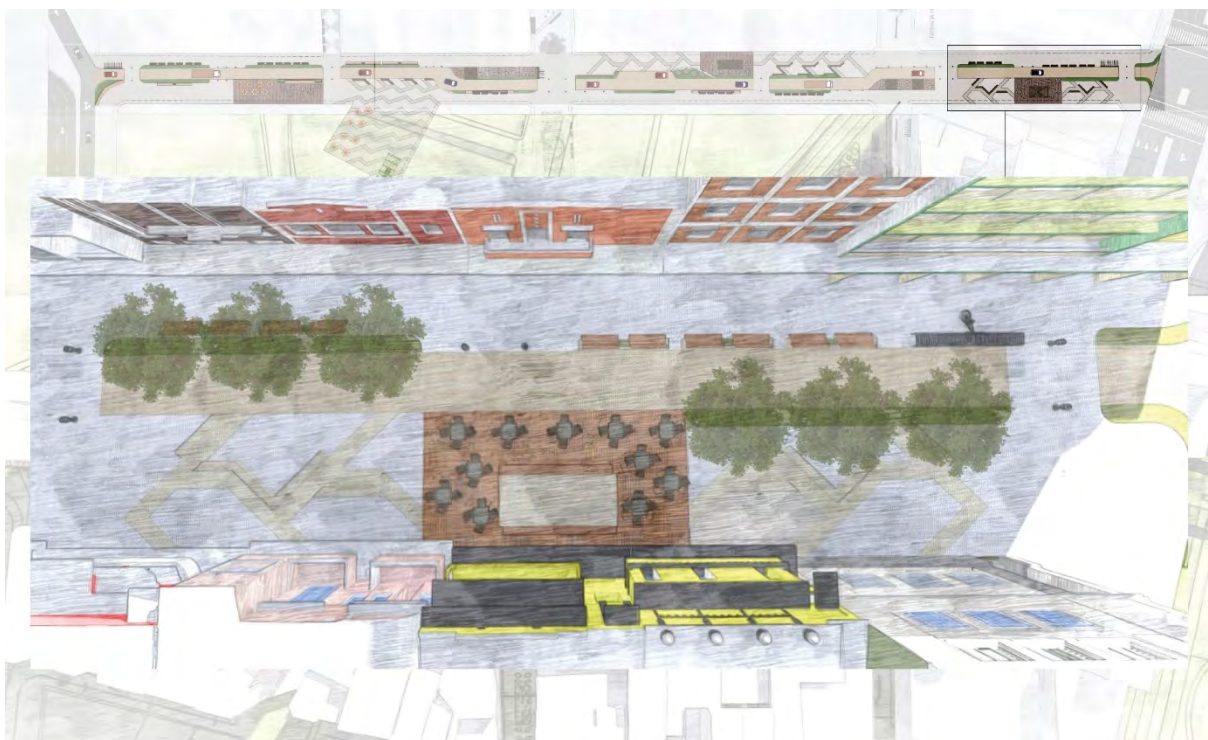
Figura 128 – Imagem do espaço que fica no cruzamento entre as quatro quadras.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

O quinto e último espaço mostrado (figura 129) é o início da rua, em que existe o maior número de fachadas em art déco com preservação em relação à pintura e detalhes arquitetônicos e artísticos. Nesse espaço optou-se pela inserção do deque de madeira e, ao centro do mesmo, localizar uma cafeteria com espaço de convívio e mesas de apoio para permanência. Pelo fato dos materiais utilizados para o piso serem blocos intertravados, mudando apenas a cor de acordo com a função do espaço, bem como o deque de madeira, nota-se que as cores aplicadas são neutras, com o objetivo de não chamar tanta atenção para o piso, uma vez que no espaço existe edificações bastante coloridas. Portanto, é perceptível que ao longo da via foram utilizadas diferentes soluções para dinamizar o espaço, tanto nas linhas do desenho urbano como na disposição dos elementos, tais quais bancos, balizadores, arborização e quiosques. Nesse caso, optou-se por utilizar no piso um traçado que ocorre de forma simétrica, sendo o deque de madeira o ponto central e os mobiliários de bancos projetados acompanhando as linhas do chão.

Figura 129 – Diagrama com imagem aquarela do início da rua.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Figura 130 – Imagem aquarela da cafeteria no início da rua Maciel Pinheiro.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

As figuras 130 e 131 tornam possível a visualização do início da rua Maciel Pinheiro compartilhada com os espaços para descanso, cafeteria, a disposição dos bancos e bicicletário, além dos fluxos destinados aos pedestres, ciclistas e veículos.

Figura 131 – Imagem do início da rua Maciel Pinheiro.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Figura 132 – Imagem do início da rua Maciel Pinheiro.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

5.8.3 Comparação

A rua Maciel Pinheiro tem grande valor para a cidade de Campina Grande, tanto histórico como cultural. O exercício projetual desenvolvido e apresentado representou propostas que objetivam corrigir deficiências que foram encontradas, através do diagnóstico com a análise do sítio, no núcleo central da cidade. Esse ensaio não se trata, por sua vez, de uma tentativa restrita sobre as soluções das problemáticas estudadas, mas sim de uma das inúmeras técnicas possíveis e capazes de reorganizar a cidade com o novo urbanismo. Para tanto, as figuras adiante mostram a comparação do ensaio projetual sobre as circunstâncias apresentadas no percorrer deste trabalho.

Figura 133 – Situação atual da rua Maciel Pinheiro.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

Figura 134 – Ensaio projetual da situação proposta para a rua Maciel Pinheiro.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

As figuras anteriores, com ângulo do meio da via para o início desta, possibilitam a visualização da densidade de veículo que ocupa o espaço em detrimento a quantidade de pedestres. Das inúmeras percepções que se têm, a arrogância do lugar é uma das mais abrangentes ao bater os olhos nas duas imagens.

Na figura 133, a sensação de um ambiente tomado por máquinas fechadas, sem conexão com a vida cidadina, é presente fortemente quando se observa a disposição de automóveis por toda a rua, sejam eles estacionados ou circulando. Já na figura 134 há uma sensação de leveza do lugar, uma vez que toda a movimentação acontece a pé. A possibilidade de ver as pessoas, delas se olharem, entrarem em contato com o cotidiano umas das outras e se esbarrarem, tudo

isso são fatores que retomam o urbanismo tradicional e retira a ideia de modernização da cidade. Um urbanismo humanizado, literalmente.

As figuras adiante também comparam a rua Maciel Pinheiro, mostrando a situação atual e a situação proposta. Na figura 135 nota-se, claramente, o desrespeito que existe sobre a escala humana e os espaços destinados aos pedestres, pois a sensação que se tem é de transtorno e caos tanto no trânsito como nas calçadas. Os veículos estacionados sem rotatividade tomam espaços consideráveis na via durante o dia inteiro e os pedestres, por falta de circulação adequada, veem-se submetidos a caminhar pela própria pista, correndo os riscos sabíveis do trânsito.

Figura 135 – Situação atual da rua Maciel Pinheiro.



Fonte: ARAÚJO, 2015.

A figura 136 apresenta um ensaio projetual da situação a qual este trabalho propõe, sendo as percepções observadas a dimensão da valorização da escala humana e dos pedestres, e a utilização de novos usos através de elementos inseridos, como cafeterias e lanchonetes, permitindo que a via tenha movimentação durante os três turnos. Além disso, conta-se com maiores e melhores espaços para caminhada, com bicicletários que não apenas atendem à demanda de ciclista que a cidade acarreta hoje, como também estimula as pessoas à utilizarem esse meio de transporte para se locomoverem, uma vez que exista suporte para o mesmo. De

fato, um novo espaço democrático, respeitando os ramais do urbanismo que atendem a ideia de cidades para pessoas.

Figura 136 – Ensaio projetual da situação proposta para a rua Maciel Pinheiro.



Fonte: Acervo pessoal, 2015.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo para entender o sistema de ocupação do espaço público, bem como a realidade dos fatos que acarretam nas problemáticas deste tema, é um desafio atual para o Arquiteto e Urbanista. O pensar na cidade de forma que a mesma se torne um lugar de encontro e retome suas tradições, quebradas pelo modernismo, faz do profissional o principal meio para estudar diferentes alternativas que solucionem ou amenizem as deficiências encontradas no meio urbano.

A cidade de Campina Grande, na Paraíba, tem uma realidade com áreas urbanas críticas, terrenos em expansão desordenada e bairros ociosos com características da segregação. Porém, a análise que trouxe em consequência este trabalho de conclusão de curso foi sobre como as áreas do núcleo central passam despercebidas pelos órgãos públicos, a falta de preservação e valorização dessas áreas fez unir a questão da requalificação de espaços públicos com o olhar renovado para a cultura e historicidade de edificações que fizeram parte do crescimento, da vida e da história de Campina Grande e do seu povo.

Neste contexto, o trabalho constituiu-se em estudos preliminares para a revitalização da Rua Maciel Pinheiro, propondo novo uso e ocupação do solo em alguns dos seus lotes e o redesenho do seu espaço público. A implantação da proposta implicou nos fatores de vitalidade e movimentação da via em todos os turnos, priorizando a circulação e os espaços para os pedestres e retomando os olhares para as edificações em art déco, através de estratégias para ambientes de convívio e descanso. De um modo geral, o trabalho apresentou estudos sobre diagnósticos do local, contando com a voz popular participativa, diretrizes para se chegar ao destino desejado e, por fim, mostrou os esquemas propositivos.

Conclui-se, em síntese, que o ensaio projetual exposto atingiu seus objetivos, uma vez que propõe um novo projeto de intervenção que oferece os benefícios necessários para a requalificação do espaço, além de promover conexão com o entorno e melhor qualidade de vida urbana no núcleo central. O pensamento de uma cidade democrática e bem planejada traz a esperança de que se um espaço for otimizado, requalificado e ocupado, as pessoas passam a ter nova visão de outras áreas e colocam em prática as soluções adotadas com sucesso em diferentes lugares. Novas ruas, novos espaços públicos, novas prioridades e, conseqüentemente, novas cidades feitas para pessoas.

REFERÊNCIAS

- ABRASPE. **O pedestre e o novo código de trânsito brasileiro**. Disponível em: <<http://www.soleis.com.br/ebooks/transito0-7.htm>>. Acesso em: 15 abr. 2015, 20:35h.
- AQUINO, Aída Pontes. **LabRua: A perspectiva dos usuários na Rua Maciel Pinheiro: 2015**.
- ARAÚJO, Adriano, SOUSA, Emmanuel. **Calçadão no centro da cidade: 2011**. Disponível em: <http://cgretalhos.blogspot.com.br/2011/08/calcao-no-centro-da-cidade.html#.VW_f1M9Viko>. Acesso em 05 mar. 2015, 11:30h.
- ARAÚJO, Adriano, SOUSA, Emmanuel. **Memória fotográfica da rua Maciel Pinheiro: 2011**. Disponível em: <<http://cgretalhos.blogspot.com/2010/10/memoria-fotografica-rua-maciel-pinheiro.html>>. Acesso em 05 mar. 2015, 18:00h.
- ARAÚJO, Adriano, SOUSA, Emmanuel. **Necrologia de Maciel Pinheiro: 2011**. Disponível em: <<http://cgretalhos.blogspot.com/2011/08/raridade-necrologia-de-maciel-pinheiro.html>>. Acesso em 05 mar. 2015, 15:00h.
- ARAÚJO, Ferreira Maurício. **Fotografias da rua Maciel Pinheiro: 2015**.
- ARCHIDAILY BRASIL. **Snohetta faz da Times Square uma rua permanentemente para pedestres: 2014**. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-168049/snohetta-faz-da-times-square-uma-rua-permanentemente-de-pedestres>>. Acesso em: 20 out. 2015; 9:00h.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, 2004.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Qualificação do transporte público**. Rio de Janeiro, 2013.

BARROS, Álvaro. **Campina Grande é um importante polo econômico**: 2013. Disponível em: < <http://www.paraibatotal.com.br/entrevistas/2013/12/02/02262-campina-grande-e-um-importante-polo-economico-e-que-oferece-inumeras-oportunidades-para-o-investidor-varejista>>. Acesso em: 17 jul. 2015; 11:40h.

BRASIL. Decreto 5.269, de Abril de 2004.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012.

CENTRO BRASILEIRO DE ESTUDOS DE SAÚDE (CEBES). **Ciclo de debates do Pelourinho**: 2015. Disponível em: < <http://cebes.org.br/2015/09/cebes-ba-convida-para-ciclo-de-debates-rumo-a-15a-conferencia-nacional-de-saude/>>. Acesso em: 10 out. 2015; 15:00h.

COLIN, Silvio. **Novo Urbanismo. Cidades para pedestres**: 2010. Disponível em: <<https://coisasdaarquitectura.wordpress.com/2010/09/13/novo-urbanismo-cidades-de-pedestres/>>. Acesso em: 15 abr. 2015, 22:15h.

CORREIA, Rui. **Times Square**: 2013. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-168049/snohetta-faz-da-times-square-uma-rua-permanentemente-de-pedestres>>. Acesso em: 10 out. 2015, 16:00h.

COSTA, Adilson. **A carta do Novo Urbanismo norte-americano**: 2007. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/262>>. Acesso em: 02 mai. 2015, 13:55h.

Curitiba Guia, Silvio. **Calçadão da rua das Flores**: 2014. Disponível em: < <http://www.guiaturismocuritiba.com/2010/12/calcao-da-rua-xv-rua-das-flores.html> Acesso em: 15 jun. 2015, 14:15h

DELAQUA, Victor. **“Espaço compartilhado”: cidades sem sinais de trânsito**: Holanda, 2012. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-40165/espaco-compartilhado-cidades-sem-sinais-de-transito>>. Acesso em: 11 mar. 2015; 15:00h.

FERREIRA, Romário. **Revitalizada, nova orla da barra é inaugurada em Salvador**: 2014. Disponível em: < <http://infraestruturaurbana.pini.com.br/solucoes-tecnicas/urbanismo/revitalizada-nova-orla-da-barra-e-inaugurada-em-salvador-326388-1.aspx>>. Acesso em: 15 jun; 14:30h.

GARCIA, Fátima. **A Nova avenida Monsenhor Tabosa**: Fortaleza, 2012. Disponível em: < <http://www.fortalezaemfotos.com.br/2014/03/a-nova-avenida-monsenhor-tabosa.html>>. Acesso em: 11 set. 2015; 19:00h.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2010.

GOLD; P. A., **Melhorando as Condições de Caminhada em Calçadas**, Gold Projects. 2003.

GUTEMBERG, Fabio. **Campina Grande: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930-1945)**: 2003. Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-01882003000200004>. Acesso em: 14 jun. 2015; 15:30h.

HOWARD, James. *Home from nowhere: remaking our everyday world for the twenty-first Century*. p. 28, 1998 apud MURGEL, Angelo. **Compreendendo a leitura: refazendo nosso mundo para o cotidiano do século vinte e um**. São Paulo, 2010.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO DO ESTADO DA PARAÍBA (IPHAEP). **Mapa de delimitação do centro histórico de Campina Grande**: 2004. Disponível em: <http://www.hidro.ufcg.edu.br/patrimoniocg/biblioteca_site_probex/IPHAEP.%20Mapa%20delimita%C3%A7%C3%A3o%20Centro%20Hist%C3%B3rico%20de%20Campina%20Grande.%202004.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2015; 16:30h.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

MINISTÉRIO PÚBLICO DE SANTA CATARINA (MPSC). **Guia do Parcelamento do Solo Urbano**. Florianópolis, 2010.

MOLINA, Eric. **Fachadas de condomínios fechados em Campo Grande**: 2008. Disponível em: <<https://www.flickr.com/photos/iamagenious/>>. Acesso em: 05 mar. 2015; 22:00h.

MURGEL, Angelo. **Compreendendo a leitura**: refazendo nosso mundo para o cotidiano do século vinte e um. São Paulo, 2010.

PORADA, Bárbara. **Dez modos de transformar as cidades através de placemaking e espaços públicos**: 2013. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/01-112017/dez-modos-de-transformar-as-cidades-atraves-de-placemaking-e-espacos-publicos>>. Acesso em: 11 mar. 2015; 15:30h.

QUEIROZ, M. V. D. **Art Déco em Campina Grande (PB): valorização, patrimonialização e esquecimento**: 2010. Artigo - Revista UFG, Universidade Federal de Campina Grande. Campina Grande, 2010.

QUEIROZ, M. V. D. **Quem te vê não te conhece mais: arquitetura e cidade de Campina Grande em transformação (1930-1950)**. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. São Carlos, 2008.

Resolução 466/2012. Comitê de ética em pesquisa.

ROLNIK, Raquel. **Estatuto da cidade. Novas perspectivas para a reforma urbana**: 2001. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/artigos-e-publicacoes/>>. Acesso em: 20 abr. 2015, 15:00h.

ROLNIK, Raquel. **Planejamento urbano. Morar, atuar e viver**: 1996. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/artigos-e-publicacoes/>>. Acesso em: 20 abr. 2015, 15:35h.

ROSSI, Lia Mônica. **Art Déco Sertanejo e uma revitalização possível**: programa Campina Grande Déco, Revista UFG, Ano XII nº 8, Julho 2010.

SABOYA, Renato. **O que é o plano diretor**: 2008. Disponível em:
<<http://urbanidades.arq.br/2008/06/o-que-e-plano-diretor/>>. Acesso em 28 abr. 2015, 17:20h.

SANTOS, Francisco. **Projeto de reforma da avenida Monsenhor Tabosa**: 2013.
Disponível em: < https://www.youtube.com/watch?v=frpG9j_HcfQ>. Acesso em: 11 set.
2015, 18:40h.

SBCTRANS. **O que é mobilidade urbana**: 2012. Disponível em:
<<https://mobilidadehumana.wordpress.com/2012/10/24/afinal-o-que-e-mobilidade-urbana/>>.
Acesso em: 19 mai. 2015, 16:30h.

TULLOCH, James. **Como o espaço compartilhado evita acidentes**: 2013. Disponível em:
<<http://sustentabilidade.allianz.com.br/?2028/como-o-espaco-compartilhado-evita-acidentes>>.
Acesso em: 22 mai. 2015, 14:00h.

WILHEIM, Jorge. **Urbanismo, o substantivo e o adjetivo**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

APÊNDICES

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DA PESQUISA

APÊNDICE B – ENSAIO PROPOSTA PROJETUAL: LOCALIZAÇÃO E PLANTA
HUMANIZADA

APÊNDICE C – ENSAIO PROPOSTA PROJETUAL: ZONEAMENTO E SECÇÕES

ANEXOS

ANEXO A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

ANEXO B – PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP